UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

LE DROIT INTERNATIONAL

PENDANT

LA GUERRE MARITIME RUSSO-JAPONAISE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Mercredi 19 Juillet, à 10 heures du matin

PAR

CHARLES LEROUX

Président : M. GIDEL, *agrégé*

Suffragants MM. BONNARD, *agrégé*
CHATEL, *chargé de cours.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1911

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

LE DROIT INTERNATIONAL

PENDANT

LA GUERRE MARITIME RUSSO-JAPONAISE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Mercredi 19 Juillet, à 10 heures du matin

PAR

CHARLES LEROUX

ACAD. LAUREAT BIBL.

Président : M. GIDEL, *agrégé*

Suffragants MM. BONNARD, *agrégé*
CHATEL, *chargé de cours.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1911

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549203_0012

LE DROIT INTERNATIONAL
PENDANT LA GUERRE MARITIME RUSSO-JAPONAISE

CHAPITRE PREMIER

LE COMMENCEMENT DES HOSTILITÉS ET SES EFFETS

I. *Les négociations et l'heure de l'ouverture des hostilités.* — Depuis l'année 1900, les relations Russes et Japonaises étaient tendues, par suite de l'opposition des intérêts de ces deux pays, en Mandchourie et en Corée. Des négociations relatives à l'Extrême Orient s'ouvrirent le 28 juillet 1903, à l'instigation du Gouvernement de Tokio qui proposait à celui de Saint-Petersbourg de « définir leurs intérêts spéciaux respectifs, dans cette région (1). »

Dès le 12 août, l'ambassadeur Japonais, M. Kurino, remettait au Gouvernement russe un projet de convention auquel celui-ci ne répondit que le 3 octobre. Le Japon avait proposé une entente s'étendant à la Mandchourie et à la Corée ; la Russie opposa une fin de non recevoir à toute convention concernant la Mandchourie et n'accepta de traiter que relativement à la Corée.

(1) Livre blanc Japonais, 1904, document n° 1. Rapporté par M. Rey, dans la *Chronique des faits internationaux*, p. 339, R. G. D. I. P., t. XIII, 1906.

Vingt sept jours après l'arrivée de la réponse russe, le baron Komura, ministre japonais des Affaires Etrangères, remettait au baron Rosen, représentant de la Russie à Tokio, les propositions nouvelles de son Gouvernement. (30 octobre). On réfléchit à Saint Pétersbourg du 30 octobre au 11 décembre; à cette date, le Gouvernement russe ayant demandé des modifications, le Japon changea légèrement son deuxième projet et attendit. A bout de patience, le 4 janvier 1904, il décida d'envoyer un ultimatum; mais avant d'avoir mis ce projet à exécution, une réponse russe, lui arriva, le 6 janvier. La Russie se décidait à faire quelques légères concessions en Mandchourie les négociations continuèrent, mais pour peu de temps et le 13 janvier, le Gouvernement du Mikado envoyait une note qui devait contenir ses concessions dernières. Le Japon insistait pour qu'on lui répondît promptement : « une prolongation ultérieure de l'état présent des choses étant destiné à accentuer la gravité de la situation (1) ».

Le Conseil des ministres russes se réunit le 28 janvier, à l'effet d'examiner le projet japonais. M. Kurino insista auprès du Ministre des Affaires Etrangères, le comte Lamsdorff, afin d'obtenir d'une façon approximative fixation de la date à laquelle la Russie enverrait sa réponse, et, faisant remarquer : « l'urgente nécessité d'accélérer « autant que possible l'envoi d'une réponse, attendu « qu'une prolongation ultérieure de la situation actuelle, « était non seulement peu désirable, mais vraiment dange- « reuse (2) ». La note russe fut promise pour le 2 février ; le 3 seulement elle fut envoyée à l'amiral Alexeieff qui

(1) Livre blanc Japonais, n° 42. Rey, p. 349.
(2) Livre blanc Japonais, 1904, n° 45. Rey, p. 49.

devait en prendre connaissance ; le 4, le comte Lamsdorff reçut M. Kurino et lui annonça l'envoi de la réponse de son gouvernement.

Un conseil extraordinaire tenu sous la présidence de l'Empereur du Japon décida la guerre, dans la journée du 4. La réponse russe n'était pas encore parvenue à Tokio (1). A partir de cet instant, les échanges de correspondance prenant une importance capitale, il importe de fixer exactement l'heure de leur envoi ; il faut noter surtout qu'il existe entre Saint-Pétersbourg et Tokio une différence de 106 degrés en longitude, (Saint-Pétersbourg, 28° Est de Paris, Tokio 134°), entraînent une différence d'heure de 7 heures entre les deux capitales. Midi à Saint-Pétersbourg correspond à 7 heures du soir à Tokio.

Le baron Komura télégraphia la rupture diplomatique, à l'ambassade Japonaise en Russie, à 2 h. 15 du soir, le 5 février, (Saint-Pétersbourg 7 h. 15 du matin) et ce fut à 5 heures seulement qu'il reçut de M. Kurino, la dépêche contenant le résumé de l'entrevue de la veille, et annonçant l'envoi de la réponse faite par le gouvernement du tzar (2) Les concessions n'étant pas d'ailleurs suffisantes, le Ministre des Affaires Etrangères du Japon ne jugea pas utile de modifier les instructions déjà envoyées.

Le 6 février, l'escadre de Kataoka quitta Takesiki, à 7 heures du matin (3), (Saint-Pétersbourg, le 5 à minuit) et dès 9 heures le *Saiyen* capturait l'*Ekaterinoslaw* (4). Ce

(1) Nagao Ariga, *La Guerre Russo-Japonaise*, p. 30.

(2) Livre blanc Japonais, 1904, n° 51. Rey, p. 352 et N. Ariga, *op. cit.*, p. 25.

(3) *Histoire officielle de la guerre maritime Russo-Japonaise* (*Revue Maritime*, avril 1910).

(4) Ariga, *op, cit.*, p. 31. Takahashi, *op. cit.*, p. 22 et 583.

fut dans l'après midi de ce jour, à 2 heures que le baron Komura annonça au baron Rosen la rupture des relations diplomatiques (1), le même jour, à 4 heures du soir, à Saint-Pétersbourg, M. Kurino remettait au comte Lamsdorff la note envoyée la veille de Tokio, par le baron Komura, et contenant rupture des relations diplomatiques ; à cette note, en était jointe une seconde, par laquelle l'ambassadeur japonais fixait la date de son départ (2).

Plusieurs jurisconsultes ont vu dans ces deux documents un texte formant une déclaration de guerre.

Dans le court espace de temps qui s'est écoulé entre l'entrevue du baron Komura et du baron Rosen, à Tokio, et celle qui fut donnée à Saint-Petersbourg par le comte Lamsdorff à M. Kurino, l'escadre japonaise avait eu le temps de faire enlever par le *Heiyen*, le cargo russe *Mukden* (2 h. 45 du soir) (3).

Étant donnée la prise de ces deux bâtiments russes, à un moment où il pouvait y avoir des doutes sur la légitimité de leur capture, au cas où la flotte japonaise s'en serait emparée avant que l'état de guerre existât entre les deux Empires, il est important de fixer l'heure de l'ouverture des hostilités, et d'examiner sur ce point les doctrines japonaises.

« La guerre commença quand la flotte japonaise quitta « le Japon dans le but d'attaquer la flotte russe. » Ainsi s'exprime le jugement de la Cour de Sasebo relatif à l'*Argun* (4). Un jugement de la même Cour est plus expli-

(1) Livre blanc Japonais, 1904, n° 51. Rey, p. 352. (Il était 2 heures à Tokio et 7 heures du matin à Saint-Pétersbourg).

(2) Livre blanc Japonais, 1904, n° 48 et 49. Rey, p. 351 et 352.

(3) Takahashi, *op. cit* , p. 598

(4) Takahashi, *op. cit.*, p. 23 et 573.

cite et nous dit : « Le 6 février, à 7 heures du matin la « flotte quitta Sasebo dans le but d'attaquer la flotte russe, « nous pouvons conclure de la conduite des flottes japo- « naises et russes et de l'état des choses à ce moment « que les hostilités étaient publiquement ouvertes avant « la capture de ce navire (l'*Ekaterinoslav*) et qu'il est clair « que l'état de guerre existait alors. » Jugeant en second ressort dans la même affaire, la Haute Cour des Prises s'exprime ainsi : « L'état de guerre ne commence pas « nécessairement au moment où les deux armées adverses « ouvrent le feu, mais plutôt quand leur intention est « devenue publique, c'est-à-dire quand l'intention se mani- « feste par un acte, ou quand une déclaration de guerre « ou toute autre notification est faite... le gouvernement « japonais ordonna à son agent diplomatique à Saint- « Pétersbourg, le 5 février 1904, de notifier la rupture « diplomatique au gouvernement russe... La flotte impé- « riale quitta Sasebo le jour suivant, le 6, à 7 heures du « matin dans le but d'ouvrir les hostilités. Ce départ de la « flotte n'était rien de plus que la transformation de l'in- « tention en acte ; l'on peut dire que la guerre russo- « japonaise fut ouverte à ce moment. L'état de guerre « exista à partir du 6 février 1904 (1). »

M. Nagao Ariga fait dater lui aussi les hostilités, de l'instant où les gardes côtes du Kataoka levèrent

(1) Le jugement de la Haute Cour des Prises contient, si l'on en croit l'*Histoire officielle de la guerre maritime Russo-Japonaise*, par l'état major de la Marine Japonaise (dans la *Revue Maritime*, avril 1910), une erreur historique. La flotte de Sasebo, commandée par Togo, ne quitta le port que le 6 à *9 heures* du soir. C'est l'escadre de Kataoka, alors à Takesiki, île de Tsoushima, qui appareilla à 7 heures dans la matinée du 6 février.

l'ancre ; M. Takahashi les fait commencer à la prise de l'*Ekaterinoslaw* (1). Il semble difficile de faire dater les opérations hostiles d'un autre moment que de la capture de ce navire. Si les intentions belliqueuses du Japon se transformant en acte par le fait de faire prendre la mer à son escadre, ne s'étaient bornées qu'à lui faire faire des ronds dans l'eau, la Russie ne se serait jamais doutée qu'elle était en guerre avec l'Empire du Soleil Levant. Toute guerre date d'un acte, qui est ou diplomatique ou militaire ; dans le cas qui nous occupe, ce fut le premier coup porté à la Russie qui déchaîna la guerre, ce fut la prise de l'*Ekaterinoslaw*. Si ce navire et le *Mukden* n'avaient pas été sur sa route, l'escadre japonaise croisant sur les côtes de Corée n'aurait fait que jouir du droit qu'ont tous les peuples sur la haute mer. Le fait de lever l'ancre et de quitter une rade de sa nation, constitue un acte de souveraineté et d'indépendance, le fait de circuler en haute mer sans tirer un coup de canon, ne constitue pas un acte belliqueux, jusqu'à l'instant où pour la première fois, il est fait usage de la force.

II. *Opinion des jurisconsultes relativement à l'ouverture des hostilités.* — A la fin des négociations et au début des hostilités, plusieurs documents furent échangés ou publiés : ce sont en premier lieu les Notes remises le 6 février par M. Kurino au comte Lamsdorff et contenant rupture des relations diplomatiques, et les manifestes déclarant la guerre, publiés le 10 février par le Tsar, puis par le Mikado.

Certains jurisconsultes ont vu dans les Notes de

(1) N. Ariga, *op. cit.*, p. 31. Takahashi, *op. cit.*, p. 25.

M. Kurino, un texte donnant avec la rupture des relations diplomatiques, une déclaration de guerre véritable.

Ces notes furent télégraphiées de Tokio, le 5 février à 2 h. 15 du soir et remises le lendemain 6, à 4 heures du soir au comte Lamsdorff (1). Le premier de ces documents après un bref résumé des négociations se terminait ainsi : « ... ne trouvant dans ses efforts, aucune perspective de « s'assurer de la part du gouvernement russe une adhé- « sion, soit aux propositions modérées et désintéressées « du Japon, soit à toutes autres propositions susceptibles « de rétablir en Extrême-Orient une paix ferme et durable, « le Gouvernement Impérial n'a d'autre alternative que de « terminer les futiles négociations actuelles. En adoptant « cette mesure, le Gouvernement Impérial se réserve le « droit de recourir à telle action indépendante qu'il pourra « estimer la meilleure pour consolider et défendre sa « situation menacée, aussi bien que pour protéger ses « droits et ses intérêts légitimes (2). » La note de M. Kurino énonçant la date ce son départ disait : « ... le Gouverne- « ment impérial du Japon ayant épuisé sans résultat tous « les moyens de conciliation, en vue d'écarter de ses « relations avec le gouvernement impérial russe, toute « cause de complication future, et voyant que ses pro- « positions modérées et désintéressées, dans l'intérêt « d'une paix ferme et durable en Extrême-Orient, ne « reçoivent pas la considération qui leur est due, a résolu « de rompre ses relations diplomatiques... qui ont cessé « d'avoir aucune valeur (3). » Pour M. Dupuis « ces deux notes combinées équivalaient à une déclaration de guerre :

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 15.
(2) Livre blanc Japonais, n° 48. Rey, *op. cit.*, p. 351.
(3) Livre blanc Japonais, 1904, n° 49. Rey, *op. cit.*, p, 352.

le surlendemain le Japon entamait les hostilités (1). » M. Lawrence trouve que « le novice le plus ignorant en diplomatie aurait compris le sens de ces dépêches : Elles étaient l'avertissement le plus net de l'imminence des hostilités, or le premier coup ne fut porté que soixante heures plus tard (2). » Telles sont aussi les conclusions de M. E. Nys : « Un publiciste japonais invoque la théorie de l'ultimatum pour justifier le gouvernement de son pays d'avoir méconnu les règles du droit international en attaquant Port-Arthur dans la nuit du 8 février 1904. Ils se demande si, dans les termes employés, on ne peut voir un ultimatum renfermant le *casus belli*. La vérité est que pas n'est besoin de pareil raisonnement. La conduite du Japon a été conforme au droit, et sur le sens de la rupture des relations diplomatiques, il n'y a aucun doute possible ; elle signifiait la guerre (3). » La note officielle du Gouvernement japonais, publiée le 22 février en réponse aux protestations russes, explique le sens de ces notes et conclut de la même façon : « Le terme « action indépendante » impliquait le commencement des hostilités. » Il faut se rallier à cette opinion. Lorsque les relations diplomatiques sont rompues, les parties doivent, ou attendre une intervention étrangère sous forme de médiation ou d'arbitrage, ou chercher elles-mêmes la solution du conflit, soit par le maintien indéfini du *statu quo*, soit par la guerre. La médiation, l'arbitrage, le maintien du *statu quo*, impliquant

(1) C. Dupuis, *La déclaration de guerre est-elle requise par le droit positif ?* R. G. D. I., t. XIII, 1906, p. 731.

(2) Lawrence, *War and Neutrality*, p. 32.

(3) E. Nys, *La guerre et la déclaration de guerre*, R. D. I., 2e série, t. 7, 1905, p. 541.

l'inaction des parties, la guerre est leur seule voie d'action : or la note japonaise parlait « d'agir. »

M. Nagaoka a vu dans les deux notes du 6 février, des documents formant ultimatum avec *casus belli* (1) ; sa thèse a été combattue par M. E. Nys, qui en démontre l'inapplicabilité au cas présent. L'Ultimatum énonce la proposition dernière brièvement et nettement, et demandant réponse dans un délai très bref, ajoute qu'une réponse évasive ou tardive ou encore l'absence de réponse sera interprétée comme indiquant que l'État auquel la note a été adressée veut la guerre. Les documents japonais ne réunissent aucune des qualités qui sont les traits caractéristiques d'un ultimatum.

Enfin, une troisième théorie fut soutenue, celle de la simple rupture diplomatique ; elle fut adoptée par le Gouvernement russe (2). Les textes de cette rupture avaient cependant une signification bien nette. En admettant même qu'il y eut simple cessation des relations officielles, les hommes d'État russes eussent pu prévoir quelle serait la façon d'agir de leur adversaire. La conduite antérieure du Japon, les doctrines enseignées par ses jurisconsultes officiels, donnaient une base d'appréciation très suffisante. Le croiseur Nippon *Naniwa* coula le 25 juillet 1894 le *Koshing*, et la guerre ne fut déclarée à la Chine que le 1er août ; la doctrine japonaise soutient que la déclaration de guerre peut être postérieure à l'ouverture des hostilités (3) tout en reconnaissant la

(1) Nagaoka, *La guerre Russo-Japonaise et le Droit International* (R. D. I.), 2e série, t. 6, 1904, p. 477.

(2) Déclaration de guerre du 10 février. Circulaires du 18 et du 20 février.

(3) Réponse japonaise du 22 février.

nécessité de faire précéder le recours aux armes, par une conduite indiquant clairement le mécontentement.

Les Jurisconsultes Japonais ont donné le nom de *guerre de facto* à celle qui est engagée avant la notification des hostilités, et celui de *guerre de jure* à celle qui a été précédée d'une déclaration. Il était de notoriété qu'au Japon on considérait la *guerre de facto* comme passée dans l'usage, et que cette façon d'agir était légitimée par de nombreux précédents. Or, sur ce point, en 1904, le droit international étant encore régi par la coutume, le Japon avait droit de commencer la guerre après notification de la cessation des relations officielles. L'adhésion japonaise à la Convention de la Haye du 18 octobre 1907, relative à la déclaration de guerre préalable à l'entrée en campagne (1), est venue sur ce point modifier le droit Japonais ; mais à l'époque du conflit, aucunes limitations, autres que celles du droit des gens, ne pouvaient restreindre son champ d'action.

Encore faudrait il éviter une exagération, dans laquelle semble vouloir tomber M. Takahashi : « Si le Japon, dit il, a ouvert les hostilités, sans aucune espèce de déclaration de guerre, on ne peut rien lui dire » (2). La doctrine anglaise, si voisine de la doctrine japonaise, condamne tout entière l'attaque faite en pleine paix, l'attaque perfide. Un jurisconsulte russe M. de Martens, l'a condamnée non moins énergiquement : « Une nation civilisée n'a jamais eu le droit de se jeter inopinément et par surprise sur une autre nation. Il est absolument nécessaire que les deux adversaires en vertu de faits positifs, soient con-

(1) Renault, *Les deux conférences de La Haye*, art. 1, p. 99.
(2) Takahashi, *op. cit.*, p. 5.

vaincus que l'état de guerre existe entre eux et que les hostilités peuvent commencer à chaque moment » (1).

Parmi les guerres citées par les juristes, à l'appui de la thèse que soutient l'inutilité d'une déclaration préalable, plusieurs débutèrent par une attaque perfide. Les nations coupables essayèrent toujours de justifier leurs actes, surtout par le droit de nécessité. Le fait de chercher une excuse prouve, qu'en se jetant inopinément sur leur adversaire, elles n'avaient pas le droit pour elles.

D'ailleurs, la coutume ne peut prévaloir contre le droit, et ne peut rien établir qui lui soit contraire.

III. *Comment la guerre a-t-elle commencé en fait ; et quelle fut la conduite du Japon.* — Reconnaître que les deux notes remises le 6 février, au Gouvernement russe par M. Kurino, constituent une déclaration de guerre et non un ultimatum ou une simple rupture diplomatique, ne veut pas dire qu'en fait la guerre ait commencé après notification de ces actes.

La flotte japonaise a pris une offensive si soudaine que les premiers coups portés à la marine russe, l'ont été, alors que le Gouvernement du Tsar se croyait encore engagé dans des négociations. Il ne s'agit pas, bien entendu, de l'attaque dirigée le 8 février à 4 heures du soir par des torpilleurs sur la « *Koreietz* », ni de l'attaque de Port-Arthur à 11 h. 1/2 du soir le même jour.

Voici en résumé l'horaire du 6 février.

1) De Martens, *R. G. D. I. P.*, t. XI, 1904, p. 148.

	HEURE JAPONAISE	HEURE RUSSE
L'escadre de Kataoka quitte Takésiki.....	le 6, 7 h. du mat.	**le 5, minuit.**
Prise de l'*Ekaterinoslaw*.	le 6, 9 h. —	le 6, 2 h. du mat.
A Tokio, le baron Rosen apprend la rupture des relations diplomatiques	2 h. après-midi.	7 h. —
Prise du *Mukden*.....	2 h. 45 —	7 h. 45 —
M. Kurino remet au Cte Lamsdorff les deux notes.	11 h. du soir	4 h. du soir

Les Cours Japonaises dans leurs jugements sur *l'Ekaterinoslaw*, le *Mukden*, *l'Argun*, nous répètent que l'état de guerre a commencé pour le Japon à 7 heures du matin le 6 février : le Gouvernement russe n'a reçu avis de la rupture diplomatique que le 6 à 4 heures du soir, il est donc resté 16 heures en guerre sans le savoir (1).

Ainsi se trouve prouvée l'une des allégations russes relative à la capture illégale de navires de commerce : une simple lecture de chiffres suffit.

Toutefois, la prise du *Mukden* pourraït se justifier si elle avait été accomplie en mer libre, et non dans un port Coréen. Ce navire fut capturé 45 minutes après que les relations diplomatiques eussent été rompues (à Tokio seulement) entre le Japon et la Russie. C'est donner peu de temps pour faire connaître la nouvelle à Saint-

(1) Heures russes, du 5 février minuit, au 6 février 4 heures du soir.

Petersbourg, mais aucun délai n'est requis, même depuis la Convention de la Haye de 1907 (1).

La rupture diplomatique, signifiée à l'agent de l'adversaire, est tout aussi valable que la rupture adressée au Gouvernement lui même. Bien que le pays adverse l'ignore encore, l'acte est parfait. Dans les relations Russo-Japonaises, cette opinion a d'autant plus de valeur, que le siège des négociations était à Tokio. La Russie était donc sensée connaître les intentions inimicales du Japon, dès 2 heures de l'après-midi (heure russe 7 heures du matin). Toutefois, une telle façon de commencer les hostilités confine à la déloyauté (2).

Sur le cas de l'*Ekaterinoslaw*, aucun doute possible, il a été capturé en temps de paix. M. Takahashi essaye de justifier la conduite du Japon, et pour cela se base sur ce que l'*Ekaterinoslaw* étant un bâtiment susceptible d'être incorporé à la flotte de guerre, il devenait impossible de le traiter comme les autres navires privés. Pour cet auteur, le Japon avait dès lors le droit de manifester au Gouvernement russe ses intentions hostiles, en agissant contre ce bâtiment. Mais aucun raisonnement ne peut légitimer une attaque exécutée en pleine paix.

Dans cette brusque offensive japonaise, doit-on voir une traitrise ?

Le baron Komura envoya ses ordres de rupture le 5 février à 2 h. 15 du soir. Usant de son droit, l'intention du Japon était de ne pas donner à l'adversaire le temps

(1) Renault, *Cours de doctorat*, Paris, 1909-1911.

(2) Le Japon prit la précaution de faire prévenir les Russes chez eux. En fait, la depêche envoyée de Tokio par le baron Rosen, arriva à Saint-Pétersbourg après que M. Kurino ait prévenu le comte Lamsdorff. (*Le Temps*, 7 février 1904).

de se ressaisir et dès le lendemain matin à 7 heures, une escadre quittait Takésiki. Entre l'envoi du télégramme du baron Komura et le départ des divisions de l'amiral Kataoka, nous trouvons un intervalle de 17 heures, que le Gouvernement japonais a accordé, à son ambassadeur à Saint-Pétersbourg, pour recevoir la dépêche et la remettre aux diplomates russes.

Ce délai était insuffisant. Pour faire la remise des notes, dont il était porteur, M. Kurino devait demander une audience, et il avait peu de chances de l'obtenir, pour l'après-midi du 5 février. On avait certainement calculé cela à Tokio. L'intention du Gouvernement japonais était de ne laisser à aucun prix l'avantage de l'offensive à l'adversaire. « Quand notre armée navale, dit *l'Histoire officielle de la guerre*, se trouva en présence de l'ennemi, le 10 février, la guerre fut déclarée. »

Ce qui caractérise la conduite du Japon, c'est la hâte de frapper l'adversaire aussitôt que fut prise la décision de recourir aux armes ; ce fut le souci de ne pas se laisser devancer dans l'attaque, par la Russie prévenue. Le Gouvernement de Tokio, n'avait malheureusement pas pris toutes les précautions, pour prévenir à temps l'adversaire, et il poussa ses troupes avec tant de hâte, que les premiers coups furent portés avant tout avertissement.

Bien que les faits de guerre des journées du 6 et du 7 février, aient été sans importance militaire, ils n'en ont pas moins une grande importance au point de vue droit. Si nous étudions la question de la déclaration de guerre,

(1) Histoire officielle de la guerre maritime, (*Revue Maritime*, avril 1910), p. 547.

seulement, en écartant ce qui a trait à la neutralité, les actes des Japonais durant ces deux jours, peuvent se légitimer, sauf l'injustifiable saisie de *l'Ekaterinoslaw*.

L'opinion publique européenne s'est égarée, lorsqu'elle a accusé le Japon d'avoir traitreusement attaqué la Russie, le 8 février à Port-Arthur, le 9 à Tchémulpo ; une telle inculpation n'est fondée, ni en droit, puisque la déclaration de guerre n'était pas encore exigée, ni en fait puisqu'elle avait eu lieu. D'autres actes eussent dû être retenus. Le Gouvernement Nippon fit sortir ses escadres, pour surprendre, en pleine paix, des navires de commerce russes. *Le Heigen*, en quittant les eaux japonaises se dirigea en droite ligne sur Fusan pour y saisir au fond de ce port coréen le vapeur *le Mukden* ; quant à *l'Ekaterinoslaw*, il tomba dans une embuscade, ce qui prouve la préméditation de la capture.

La Cour des Prises de Sasebo a condamné des navires pris en pleine paix, ses propres documents prouvent que le Japon ne pouvait se considérer comme étant en guerre le 6 février à 9 heures du matin ; la Russie se croyait encore engagée dans des négociations. C'est donner prise à des jugements sévères ; certains auteurs ont prononcé le mot traitrise. Pour un bien maigre sujet, le Gouvernement du Mikado s'est exposé à des critiques justifiées.

IV. — *Les jours de grâce.* — Le début des hostilités indiquait clairement qu'au Japon on était fermement décidé à faire au commerce russe le plus de mal possible, en enlevant sans coup férir les navires se trouvant en mer et qui ne connaissaient pas l'existence de l'état de guerre. Il faut cependant remarquer que la rigueur des lois fut légèrement atténuée à l'égard des bâtiments de

l'ennemi qui avaient demandé asile aux ports japonais, avant que la paix fut rompue.

Depuis la guerre de Crimée, la coutume s'est introduite, que les belligérants accordent, au début de la guerre, un certain délai pour permettre aux bâtiments de commerce adverses de rentrer chez eux. Ces jours de grâce ne sont habituellement laissés qu'aux bâtiments de l'ennemi mouillés dans les ports de la nation qui les accorde, ou en route pour y venir, ou pour s'en éloigner. Les bateaux ennemis effectuant une navigation entre deux ports neutres, ou deux ports de leur nation, ou un de leurs ports nationaux et un port neutre, ne jouissent en général d'aucune faveur.

L'ordonnance impériale japonaise n° XX, en date du 9 février 1904, réglementa cette question ; elle accordait un délai de sept jours, aux navires marchands russes, mouillés dans les eaux japonaises pour décharger leur cargaison et appareiller.

Tous les bâtiments russes quittant les ports de l'empire, entre les 9 et 16 février, étaient exempts de capture jusqu'à ce qu'ils aient gagné les côtes de leur nation, ou les côtes neutres à condition qu'ils se dirigeassent par le plus court chemin, vers leur lieu de destination.

Les navires marchands russes, ayant appareillé à destination du Japon, avant le 9 février, étaient également exempts de capture.

Par contre, dans aucun cas, un navire porteur de contrebande de guerre n'était admis à jouir de ces faveurs (1).

De son côté, le Gouvernement russe s'occupa de réglementer cette question ; une ordonnance du Tsar du

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 64.

28 février, accordait aux navires japonais entrés avant le 10 dans un port de l'empire, un délai de 48 heures. Ce délai partait de la notification qui devait être faite aux intéressés eux-mêmes.

A leur départ, il devait leur être remis un sauf-conduit les exemptant de capture jusqu'à leur arrivée à destination, la liberté de suivre la route de leur choix leur était laissée.

L'ordonnance russe restait muette au sujet des navires japonais en route pour entrer dans un port de l'empire, aussi bien qu'au sujet des bâtiments qui venaient d'en appareiller.

D'ailleurs ces mesures furent pratiquement inutiles, aucun cargo japonais n'ayant eu à en demander l'application. Prévenus par leurs consuls, les capitaines eurent le temps de quitter précipitemment les eaux russes. L'ordonnance japonaise, au contraire, eut dû donner lieu à de fréquentes applications. M. Lawrence qui l'avait étudiée au point de vue théorique la trouvait déjà peu libérale (il étendait le même reproche à l'ordonnance du Tsar) ; il y blâmait le peu de durée du délai de grâce, et surtout l'omission de la clause exemptant de la capture, les navires ayant quitté le Japon avant la déclaration de guerre (1). C'était d'ailleurs une omission préméditée ; des navires russes emportant des documents intéressant la sûreté de l'Empire, avaient quitté les eaux nippones dans les jours qui précédèrent la guerre (2). D'autres bâtiments étaient partis emportant du charbon et de la contrebande de guerre, et les Japonais voulaient avoir tous droits sur eux.

(1) Lawrence, *War and Neutrality*, p. 51.
(2) Takahashi, *op. cit.*, p. 67.

Mais c'est dans la pratique plus que dans les théories et dans les mots qu'il faut chercher le véritable libéralisme ; or, en pratique, on fut, au Japon, excessivement sévère, et l'ordonnance du 9 février resta lettre morte.

L'article 1er exemptait de capture « les navires marchands ». Les Cours de Prises condamnèrent cependant, les bâtiments baleiniers *Resnick* et *Alexander*, capturés le 10 février, le premier, dans le port de Nagasaki, le second à Idsuhara (Tsoushima). Les considérants des jugements de Sasebo relatifs à ces deux affaires allèguent : que les délais de grâce étant une faveur, et la capture la règle générale, on devait entendre dans le sens le plus strict les mots « navires marchands » et ne pas faire entrer dans cette catégorie les bâtiments destinés à la grande pêche. « On doit protester, dit M. Takahashi, contre un raisonne-« ment qui allègue que des navires de pêche ne sont pas « des bâtiments marchands. Les mots « navires mar-« chands » sont opposés aux mots « navires de guerre », « ils indiquent deux catégories du terme générique « navire » (1).

Quant au *Kotic*, capturé dans le port de Yokohama où il était venu désarmer en décembre 1903, c'était un bâtiment destiné au transport des poissons. Il avait eu le malheur d'avoir comme passager, pendant la durée d'une campagne précédente, un officier russe, inspecteur des pêcheries. Pour ce fait, il fut considéré comme ayant exercé l'autorité d'un navire du gouvernement, et, condamné par la Cour de Yokosuka (2).

Dans une autre circonstance, la Cour de Sasebo usa

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 68.
(2) Takahashi, *op. cit.*, p. 593.

d'allégations non moins curieuses ; c'est dans l'affaire du *Mukden*, si souvent cité et capturé dans le port coréen de Fusan, dans des eaux que les Japonais considéraient, à tort ou à raison, comme belligérantes. L'avocat ayant demandé l'application de l'ordonnance du 9 février, il lui fut répondu qu'elle s'étendait seulement aux navires mouillés dans un port japonais, ou ayant quitté un port étranger (ennemi ou neutre) à destination du Japon (1). Il eut été évidemment inutile de commettre une violation du droit international, pour en perdre ensuite le bénéfice par suite d'un obstacle créé par une loi intérieure. Mais, étant donné le procédé, on peut dès lors se demander, si les Japonais ont eu vraiment l'intention d'accorder un délai de grâce, ou s'ils n'ont pas fait simplement une parade de générosité.

Le *Sungari*, pris à Tchémulpo le soir de l'engagement du 9 février, eut subi le même sort, mais il semble qu'il ait été vendu sans jugement.

Les cours japonaises refusèrent encore, et à bon droit, d'accorder le délai de grâce aux navires susceptibles d'être liés au service, mais il semble qu'elles aient étendu outre mesure cette acception. Tel est le cas de l'*Argun*, de la Compagnie des chemins de fer Est-Chinois, qui avait quitté le 6 février Dalny, à destination de Nagasaki et qui pouvait espérer un acquittement. Un jugement de Sasebo le condamna, alléguant que « par un contrat passé entre « la Compagnie et le Gouvernement, le navire étant des- « tiné, en cas de guerre, au transport pour le compte de « l'État, les délais de grâce, qui sont une faveur, de- « viennent inapplicables à de tels bâtiments (2). » Les

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 601.
(2) Takahashi, *op. cit.*, p. 575.

vapeurs de toutes les grandes Compagnies Nippones se trouvent dans le même cas, la plus grande partie de la flotte commerciale de l'Empire se serait vu refuser l'application des jours de grâce, si les Russes avaient suivi la même jurisprudence.

Si l'on ajoute à ces exemples celui du *Bobrick*, auquel le délai de sept jours ne fut pas intégralement laissé, on se rendra compte de la rigueur des cours japonaises. Ce navire avait désarmé à Hakodate, le 19 octobre 1903 ; le 9 février 1904, la canonnière *Takao* lui intima l'ordre de partir avant le 16, et l'armateur se mit en devoir de recruter un équipage. La division russe de Vladivostock étant venue à croiser près du port, à la date du 12, le *Bobrick* reçut défense de sortir, et interrompit ses préparatifs. Le 13, à 11 heures du matin, on lui rendit sa liberté d'action, mais le navire ne fut pas prêt à temps et saisi le 16 février, alors que l'armateur demandait prolongation des délais (1).

Le 16 février au matin, les cargos russes *Juriady*, *Mandchuria*, *Nadajda* et *Thalia* furent saisis dans les ports japonais où ils se trouvaient encore. Dans le procès du *Thalia* qui se trouvait en radoub à Hakodate, l'avocat essaya de sauver le bâtiment en alléguant qu'un navire n'est saisissable qu'en haute mer ou dans les eaux territoriales des belligérants, et non à terre, ce qui était le cas du *Thalia*. Celui-ci fut néanmoins confisqué (2).

Si nous en croyons *Marine Rundschau*, les mesures « furent très douces pour les navires russes, chargés de matériel de guerre, stationnant dans les ports à la déclara-

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 580.
(2) Takahashi, *op. cit.*, p. 606.

tion de guerre. » L'article IV de l'ordonnance du 9 février, dispose cependant d'une façon très formellement contraire. D'après la revue allemande, le *Schilka* chargé pour Port-Arthur, de charbon, de munitions et d'appareils de télégraphie de campagne, ne fut pas inquiété. De même le *Mandchuria* (un autre bateau russe capturé portait ce nom), chargé de vivres, thé, etc., aurait joui d'une faveur identique. En tous cas, ce navire fut saisi le 9 février au cours de son voyage de retour, à 18 milles de Port-Arthur (1).

Les bâtiments russes furent donc en fait aussi maltraités que si l'ordonnance du 9 février n'avait jamais été publiée ; on leur appliqua la sanction la plus dure, la capture, quelque injuste qu'il puisse être de surprendre ainsi de paisibles commerçants. M. Dupuis, en invoquant ce motif avait demandé que l'on mît seulement sous séquestre les bâtiments saisis dans ces conditions (2) et la Conférence de La Haye de 1907 dans son règlement relatif à cette question s'est ralliée avec raison aux vues de cet auteur.

Mais jusqu'à présent aucun règlement n'a précisé la position des navires neutres au début d'une guerre. Ils ne jouissent d'aucun délai de grâce, du jour au lendemain ils peuvent être saisis sous l'inculpation de transporter de la contrebande de guerre, alors qu'à leur départ il n'y avait pas guerre et que l'on ne savait pas ce qui serait déclaré contrebande. Ces bâtiments, d'ailleurs généralement acquittés par les Cours de Prises, sont relâchés sans indemnité.

Les belligérants, avec juste raison, considéreront tou-

(1) *Marine Rundschau*, décembre 1906.
(2) Dupuis, *Le droit de la Guerre Maritime*, p. 32.

jours comme illicite, un voyage destiné à faire parvenir à l'adversaire de la contrebande de guerre. Quelle que soit l'époque à laquelle la traversée ait été entreprise, le bâtiment doit être amené dans un port du capteur et la cargaison illicite y sera sujette à confiscation, car il serait absurde de laisser libre des biens destinés à l'État adverse. Mais on n'a aucun reproche à adresser au navire neutre qui les transporte, lorsque son appareillage précède la déclaration de guerre ou l'envoi d'un ultimatum; et que par ailleurs, aucune fraude dans ses papiers de bord, n'indique qu'il ait soupçonné l'imminence des hostilités.

Au cours de la guerre russo-japonaise, les ordres du Tsar furent au sujet des neutres d'une libéralité certainement excessive. La division de l'amiral Virenius ayant dans les premiers jours de la guerre capturé le vapeur norwégien *Mathilda* et les cargos anglais *Franckby* et *Ettrickdale* chargés de charbon à destination du Japon, un ordre de Saint-Pétersbourg les fit relâcher, la capture ayant précédé la déclaration du 29 février, mentionnant le charbon parmi les articles de contrebande.

Cette façon d'agir ménage certes les intérêts des neutres ; il y a plus de libéralité encore à les laisser commercer librement jusqu'à la déclaration relative à la contrebande. Mais les bâtiments neutres eussent dû être jugés, car c'était étendre jusqu'au gouvernement japonais, le bénéfice d'une faveur destinée aux armateurs neutres. Il était possible de garantir l'intérêt de ces derniers en les indemnisant pour le temps perdu, mais il eut été dans l'intérêt du belligérant de saisir la cargaison.

M. Lawrence rappelant la faveur accordée à ces trois navires, eut voulu la voir étendre au navire anglais *Allau-*

ton (1). Ce bateau eut dû être relâché en première instance pour d'autres motifs que celui-là. La capture de l'*Allauton* (16 juin 1904) fut postérieure à la déclaration russe sur la contrebande, et le navire en avait eu connaissance, ayant touché à Hong Kong le 10 mai. De plus, le départ d'Angleterre (21 février) avait eu lieu au cours des hostilités, l'affrètement seul (5 janvier) leur était antérieur. La traversée toute entière avait eu lieu pendant la guerre ; si l'*Allauton* n'avait pas eu d'autres motifs à alléguer il était confisquable.

Au début de la guerre, les Japonais se contentèrent d'une simple visite, lorsque leur flotte rencontra le 7 février, le navire anglais *Providence*, allant de Chin-Van-Tao à Port-Arthur, avec un chargement de charbon. Le bâtiment reçut simplement l'ordre de ne pas continuer sa route. Mais très rapidement, ils modifièrent leur procédé. Le navire allemand *Emma* étant entré à Yokohama le 7 février, dans le but de compléter un chargement de vivres pour un commerçant de Port-Arthur, se vit saisir, le 11 février, bien que le capitaine eut demandé des ordres pour modifier la destination. Le bâtiment fut relâché le 12 (2). Quant au navire norvégien *Hermès*, parti de Moji le 6 février avec 2.100 tonneaux de charbon pour Ginsbourg et C^ie^ (Port-Arthur) il fut capturé antérieurement à l'ordonnance japonaise sur la contrebande. Un jugement du 7 mars relâcha le navire, la traversée ayant précédé les hostilités, mais l'*Hermès* ne reçut aucune indemnité bien qu'ayant subi une détention de plus d'un mois.

Dans deux autres circonstances, le Japon ne saisit pas

(1) Lawrence, *War and Neutrality*, p. 222.
(2) *Marine Rundschau*, décembre 1906.

les bateaux mais mit l'embargo sur les marchandises. Les paquebots *Koréa* (américain) et *Gaelic* (anglais) avaient quitté avant la guerre San Francisco à destination de Shang-Haï et Hong Kong; ils furent cependant soumis à la visite à Yokoama et à Nagasaki; le poisson conservé, destiné à être transbordé sur Port-Arthur, que ces bâtiments débarquèrent, fut saisi. Les biens des sujets ennemis étant insaisissables sur le territoire japonais, insaisissables également sous pavillon neutre, il semble difficile de considérer comme légales les captures opérées dans ces conditions. Le poisson, d'après le règlement japonais lui-même ne constitue pas de la contrebande absolue : il est de coutume cependant de considérer comme saisissables, les objets de contrebande relative, ayant comme port de destination, un port de guerre, ce qui était le cas. Mais d'autre part, les marchandises pouvant réellement appartenir à des commerçants, le Japon devait attendre que les denrées eussent été transbordées sur un navire, s'assurer si la destination des objets de contrebande relative etait modifiée ou non, et n'agir qu'alors, selon les circonstances. En tous cas, on doit poser en principe, qu'il est dû aux navires qui, comme l'*Hermès* ont été capturés au début de la guerre, une indemnité raisonnable. Les intérêts des belligérants et des neutres pourraient, peut-être, recevoir des garanties suffisantes par les règles suivantes :

Un navire neutre, transportant, au moment de la capture, de la contrebande de guerre, n'est pas confiscable s'il a appareillé avant l'ouverture des hostilités ou l'envoi d un ultimatum, et si par ailleurs aucune fraude grave dans ses papiers de bord n'indique qu'il a soupçonné l'imminence des hostilités.

Les navires neutres porteurs de contrebande absolue

ont droit à une indemnité accordée par le capteur pour le retard qu'ils subissent, si, réalisant les conditions ci-dessus, ils n'ont, en outre, touché aucun port de relâche, et s'ils n'ont employé aucun subterfuge pour dissimuler leur route. Les navires neutres porteurs de contrebande relative ont toujours droit à une indemnité.

Les propriétaires neutres de marchandises ne constituant pas de la contrebande, ont toujours droit à une indemnité, pour le retard apporté dans la livraison.

CHAPITRE II

LES FLOTTES AUXILIAIRES

I. — *La flotte auxiliaire Russe.* — Il entrait dans la composition de la flotte auxiliaire russe, deux catégories de bâtiments ; ceux appelés croiseurs auxiliaires représentés avant l'ouverture des hostilités, par neufs navires appartenant tous à la Compagnie de la Mer Noire (1) ; et les bâtiments de la Flotte Volontaire. Les vapeurs de la Compagnie de la Mer Noire, trop anciens, ne furent même pas réquisitionnés, quant à ceux de la Flotte Volontaire, ils jouèrent un rôle très important, et soulevèrent au cours de leurs opérations, les critiques les plus violentes.

L'organisation de cette Compagnie date de 1878,

(1) Lord Brassey, *Naval Annual*, 1906, p. 289.

époque d'une tension diplomatique entre la Russie et la Grande-Bretagne ; le 30 mai de cette année, un ukase impérial autorisa la formation d'une flotte auxiliaire. Voici les articles les plus importants de cette loi :

Art. 1. — Une marine volontaire est créée, dans le but d'incorporer dans les forces navales, des bâtiments, leurs officiers et leurs équipages.

Art. 5. — Les armateurs qui veulent céder leurs navires, en font la déclaration au ministre de la marine, en lui exposant leurs conditions de vente.

Art. 6. — Si le département, reconnaissant l'aptitude de ces navires à un service de guerre, accepte les conditions de vente, les bâtiments sont inscrits sur les rôles de la flotte de guerre.

Art. 7. — Les miliciens de la Flotte Volontaire sont à leur entrée au service, et jusqu'à la fin des hostilités, inscrits sur les rôles des équipages actifs.

Art. 10. — Ils sont soumis pendant ce temps aux lois et règlements en vigueur à bord des bâtiments de la flotte impériale.

Art. 11. — En cas de blessure, ils jouissent des mêmes droits que les marins de la flotte active.

En 1886, il fut publié un règlement relatif au temps de paix, et en 1896, le recrutement des équipages fut modifié. Pour être marin dans la Flotte Volontaire, il faut avoir servi pendant 5 ans à bord des bâtiments de l'Etat, et avoir contracté un rengagement spécial de deux ans. Le commandant et l'officier en second appartiennent à la Marine Impériale, les lieutenants sont généralement des officiers stagiaires détachés de la flotte. Enfin, les navires volontaires portent un pavillon spécial.

La Compagnie, tout en étant intimement liée aux forces

navales, joue néanmoins un rôle très actif dans le commerce maritime russe ; son histoire est mêlée aussi bien aux efforts militaires qu'aux ambitions économiques du Tsar. Le Gouvernement russe rétrocéda à la Flotte Volontaire, au commencement de 1880, trois croiseurs auxiliaires qu'il avait achetés aux États-Unis deux ans auparavant ; et dès l'année 1881, la Compagnie effectuait en Extrême-Orient le transport des troupes, des condamnés à Sakhaline et enfin du thé sur la ligne de Hankéou-Odessa.

En 1885, le comité directorial de la Compagnie est placé sous la présidence d'un amiral, assisté de commerçants et de banquiers chargés de trouver du fret, et en plus de la ligne d'Extrême-Orient, on en crée une nouvelle entre Odessa et Libau ; enfin, plus récemment, la Compagnie de la Flotte Volontaire s'associe à la C^ia^ di Navigazione Générale Italiana et ses navires alternent avec les paquebots italiens sur le trajet Naples-NewYork (1).

Aussitôt les hostilités engagées, le *Moskova*, alors à Port-Arthur fut incorporé sous le nom d'*Angara* (2), en qualité de croiseur auxiliaire, et de yacht de l'amiral Alexeieff, mais jusqu'au mois de juillet 1904, aucun autre navire de la flotte n'entra dans les opérations militaires.

A cette époque, le *Petersbourg* et le *Smolensk* quittèrent Odessa et se présentèrent les 4 et 6 juillet, devant Constantinople, où des difficultés leur furent soulevées par la Porte. Ils passèrent sur l'affirmation de l'ambassadeur russe, que les navires appartenaient à la marine marchande. Les deux bâtiments traversèrent le canal de Suez avec la même qualité ; ce fut seulement dans la mer

(1) *Le Yacht*, août 1904.
(2) W. Séménoff, *L'Escadre de Port-Arthur*, p. 7.

Rouge que le *Petersbourg* et le *Smolensk*, munis d'une Commission temporaire et d'ailleurs de courte durée (1), hissèrent pavillon de guerre, et mirent sur leur pont les huit pièces d'artillerie légère qu'ils avaient cachées jusque-là.

Alors commença une campagne, dont les actes devaient provoquer les plus vifs incidents. Le *Petersbourg* pratiqua le 11 juillet la visite des navires britanniques *Ménelaüs* et *Crew-Hall* ; le 14 juillet, il saisit le *Malacca*, le 15, visite le *Dragoman*, le 16, le *Waipara*, le *Woodcoock* et le *Dalmatia*, tous de nationalité anglaise (2). Quant au *Smolensk*, il s'attira les protestations allemandes en saisissant le 16 juillet à bord du *Prinz Heinreich* 52 sacs postaux et en capturant, le 20 juillet, le *Scandia*. Il arrêta également le 16 juillet, les navires anglais *Persia*, *Formosa*, auquel il remit la correspondance du *Prinz Heinreich*, *Ardova*, et enfin, le 21 août, visita le *Comédian* (3).

L'incident de beaucoup plus important, est celui du *Malacca*. Ce navire portait des articles divers, 23 tonnes de munitions, des pièces métalliques de grues ; cette dernière marchandise était destinée au port japonais de Moji, l'un des points d'appui de la flotte. Ce navire, paquebot de la *Peninsular and Oriental*, effectuait son trajet habituel d'Angleterre au Japon, avec escale à Hong-Kong ; il avait à bord 10 passagers dont 6 militaires anglais. Le *Petersbourg*, étant donnée sa destination ennemie et la cargaison qu'il transportait, crut bon de saisir le *Malacca*, les ordres

(1) *Le Moniteur de la flotte*, 6 août 1904, p. 5.

(2) *Marine Rundschau*, décembre 1906.

(3) *Moniteur de la flotte* des 23 et 30 juillet, du 6 août 1904. *Marine Rundschau*, décembre 1906, Lawrence, *War and Neutrality* p. 213-215.

reçus disant « d'arrêter tout navire, ne portant pas des colis étiquetés clairement dans le manifeste du bord, conformément au droit international. »

Un des points de la protestation anglaise porta sur le fait que les caisses de munitions étaient destinées à l'arsenal britannique de Hong-Kong, et que chacune d'elles étaient marquées d'une large flèche, comme tous les colis appartenant à l'Amirauté. L'attention du commandant russe aurait dû être attirée tout spécialement sur ce point ; par ce fait les caisses étaient étiquetées nettement pour Hong-Kong, de même qu'elles étaient portées nettement pour cette destination, sur le manifeste de bord. Mais le chargement du *Malacca* ne se composait pas uniquement de 23 tonnes de munitions ; 3.000 tonnes de marchandises se trouvaient à bord, et parmi elles, des pièces métalliques de grues à destination de Moji, ainsi que nous l'avons dit plus haut. Les règlements russes considérant cette portion de la cargaison comme contrebande de guerre, l'arrestation du *Malacca* était justifiée.

La réclamation faite par l'Angleterre insistait peu sur la composition du chargement ; elle fut par contre excessivement violente sur deux autres points : le gouvernement de la Couronne déniait au *Petersbourg* et au *Smolensk*, le droit de passer les Dardanelles ; il leur refusait la faculté de se transformer en croiseurs auxiliaires, hors des ports de leur nation. Les traités de 1856 interdisaient aux navires de guerre, quel que soit leur pavillon, le libre passage des Dardanelles ; et bien que la plupart de ces conventions aient été modifiées par le traité de 1878 ; la première annexe à l'acte du 30 avril 1856 est encore en vigueur. Elle énonce entre autres dispositions que « Sa M. le Sultan déclare, qu'il a la ferme résolution de main-

tenir à l'avenir le principe..... en vertu duquel il a été de tout temps interdit aux bâtiments de guerre des Puissances étrangères d'entrer dans les détroits des Dardanelles et du Bosphore » (1). Si quelques-unes des conventions passées à cette même date, sont maintenant désuètes et entre autres, le traité signé par la Russie et la Turquie relativement à la limitation de leurs armements dans la Mer Noire ; par contre, toutes celles où l'Angleterre a été partie ont gardé leur entière efficacité. S'appuyant sur le texte cité plus haut, le gouvernement britannique protesta pour son compte, et contraignit, le 23 juillet, la Turquie à se joindre à lui.

Pour que cette réclamation ait quelque valeur, il fallait que le *Petersbourg* et le *Smolensk* fussent des bâtiments de guerre. M. Lawrence soutient cette opinion. « Ces navires, « dit-il, appartiennent nominalement à une association, « mais sont pratiquement à la disposition du Ministre de « la Marine. (2) » Être pratiquement à la disposition du Ministre, est le cas ordinaire de tous les navires appartenant à des Compagnies subventionnées, lorsqu'un Etat donne des subsides à une Compagnie, il lui demande en échange d'être à sa disposition au premier signal, et les navires japonais de la *Nippon Yushen Kwaisha* avaient été en vertu de ce principe réquisitionnés avant la rupture des relations diplomatiques. D'autre part, les navires de la flotte volontaire ne sont pas inscrits dès le temps de paix sur la liste de la marine impériale, et le ministre de la Marine voit le point de vue commercial prendre le pas sur le point de vue militaire, grâce à l'influence du Conseil d'administration.

(1) De Clercq, *Recueil des Traités de la France*, t. VII, p. 69.
(2) Lawrence, *War and Neutrality* p. 204.

Un autre auteur anglais, Hall, exprime cependant une opinion identique à celle de M. Lawrence, relativement aux bâtiments de la flotte volontaire : « Ils doivent, dit-il, être considérés comme appartenant à la Marine Impériale (1). » Mais, à côté des opinions anglaises, il est intéressant de savoir quelle était la doctrine professée à Tokio, relativement à l'état de ces mêmes navires. Deux bâtiments de cette Compagnie, furent jugés par les tribunaux japonais : l'*Ekaterinoslaw* et l'*Orel*, et les arrêts de la Cour de Sasebo dans l'un et l'autre de ces procès, appellent les navires de la flotte volontaire « des bâtiments susceptibles d'être liés au service. » Il est à noter qu'une décision du 3 février 1904 établissait que tout navire *autre qu'un navire de guerre* devait être jugé par une Cour de Prises (2). Si on oppose aux exemples précédents, le cas de l'*Angara*, appartenant à la même Compagnie, qui lui, avait été lié au service, mais, avait cessé de l'être, étant devenu navire hôpital, et qui fut confisqué sans jugement, on se rendra compte que dans l'opinion des jurisconsultes de Tokio, les navires de la flotte volontaire appartenaient à la marine marchande. D'ailleurs, cette compagnie émarge au budget de l'empire pour une somme infime, qui ne correspond nullement aux prix qu'il faut débourser annuellement pour l'entretien du matériel et les dépenses de l'équipage. La flotte, au 1^er^ janvier 1904, comprenait 14 paquebots et 4 cargos, or, l'ukase du 6 janvier 1895 avait fixé pour 10 ans la subvention annuelle à 600.000 roubles, soit environ, 2.400.000 francs. Beaucoup de Compagnies subventionnées le sont plus largement. Proportionnellement au tonnage total et à la valeur des bâtiments, la *Nippon*

(1) Hall, *International Law* p. 529.
(2) Takahashi, *International Law* p. 563.

Yushen était mieux dotée. A ce point de vue, la Compagnie de la flotte volontaire peut être considérée comme la propriétaire véritable de ses navires.

En fait, malgré la doctrine anglaise, la diplomatie britannique a tenu, jusqu'en 1904, les vapeurs de la flotte volontaire pour des bâtiments de commerce. Les paquebots de cette Compagnie franchissaient librement les Dardanelles, et aucune des difficulés ne fut jamais soulevée par l'Angleterre. Le traité de 1856 emploie d'ailleurs l'expression de « bâtiments de guerre » ; or ce traité est une exception à la règle générale de la liberté de navigation, et par application de la règle de droit *Exceptio est strictissimæ interpretationis*, il ne doit pas être une gêne pour les navires battant pavillon marchand. Ce traité avait d'ailleurs pour but unique, de protéger la Turquie contre une attaque soudaine. Lorsque l'ambassade russe de Constantinople, affirmait que les deux paquebots étaient des navires marchands, elle disait la vérité et le traité n'était en rien tourné. La Turquie ne courait aucun danger du fait du passage de huit canons dans la cale d'un navire. De plus, les deux paquebots n'ayant pas encore leur Commission de guerre n'étaient pas bâtiments de la flotte impériale.

Lorsque M. Balfour, s'adressant le 28 juillet 1904, aux Communes disait : « Aucun navire de guerre ne peut « sortir de la mer Noire, et dans notre opinion, les navires « de la flotte volontaire, s'ils sortent de cette mer et par- « ticipent aux opérations de guerre, ou bien n'ont pas le « droit de sortir, ou bien n'ont pas le droit d'agir en belli- « gérant (1) » ; il ne faisait que tenir pour nulle la thèse

(1) Lawrence, *War and Neutrality* p. 208. *Moniteur de la flotte* 30 juill. 1904.

russe, sans la discuter. C'est aussi ce que fait M. Lawrence : « La position occupée par le Gouvernement Britannique « était inexpugnable. Il ne soulevait aucune question « relative à l'exacte définition du navire de guerre et des « formalités exactes pour transformer un bateau marchand « en croiseur. Toute l'attention était portée sur le fait « réellement important, que le navire dont on incriminait « la conduite avait obtenu l'accès des eaux où il opéra, « comme navire marchand, et qu'il n'y pouvait accéder « autrement. S'il était bâtiment de guerre, sa place était « dans la mer Noire, s'il était navire de commerce, il ne « pouvait opérer légalement une capture... Il devait gar- « der, jusqu'à la fin de la croisière qu'il avait commencée « en s'intitulant navire de commerce, le caractère qu'il « avait feint d'avoir » (1).

Il était dans l'intérêt du Gouvernement britannique de ne pas agiter la question de la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre, dans les eaux libres ; mais il est certain qu'en la soulevant la Russie faisait à l'Angleterre la réponse exacte qui convenait à l'interpellation qu'on lui adressait. Si un paquebot a le droit de se transformer, hors des ports de sa nation, en croiseur, il n'y a plus de violation des Dardanelles faite par le *Petersbourg*. Ayant toujours eu le droit de passer les détroits, sous pavillon de la flotte volontaire, ce bateau, suivant l'opinion russe, avait aussi le droit d'arborer, où il le voudrait, les marques de la marine impériale.

Lorsque M. Lawrence dit : si ce bateau « était un bâti- « ment de guerre, sa place était dans la Mer Noire, s'il « était navire de commerce, il ne pouvait faire de cap-

(1) Lawrence, *op cit.*, p. 209.

ture », il néglige une troisième solution : un navire de commerce ayant traversé les détroits en cette qualité peut-il arborer ensuite le pavillon de guerre? Et la Russie n'est plus enfermée d'ailleurs dans le dilemne où auraient voulu la tenir ses adversaires. D'ailleurs, les paquebots incriminés auraient eu le droit de partir d'Odessa pour Liban afin de s'y faire armer ; l'Angleterre n'aurait rien eu à dire et ne dit rien lorsque cette solution fut adoptée. La question se résumait donc, toute entière, dans le droit de transformer en eaux libres, un paquebot en croiseur.

« Un navire réplique M. Lawrence (1) ne peut être « autorisé à effectuer au milieu des mers une mascarade « comme un Frégoli » ; c'est la solution adoptée également par l'Institut de Droit International ; l'article 8 de son règlement de La Haye (1898), déclare illicite un changement de qualité ainsi opéré. Cependant, il n'existait en 1904, aucun texte officiel réglementant cette question, aucune pratique contraire ne venait entraver la liberté d'action de la Russie.

Depuis la guerre, par deux fois des conférences internationales ont tenté de solutionner cette difficulté, mais sans aboutir. Le préambule de la Convention relative à la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre, signé à La Haye en 1907, constate que la question est encore pendante. « Les Puissances contractantes n'ayant pu se mettre d'accord sur la question de savoir, si la transformation d'un navire de commerce en bâtiment de guerre, peut avoir lieu en pleine mer, il est entendu que la question du lieu de transformation reste hors de cause et n'est nullement visée par les règles ci-dessus (2). » La lettre

(1) Lawrence, *War and Neutrality* p. 209.

(2) Renault, *Les deux conférences de la Haye* p. 127.

adressée le 4 mars 1908 par sir Francis Bertie à M. Pichon, demandant la participation de la France à la Conférence navale de Londres, énonçait parmi les questions à résoudre : « La légalité de la transformation d'un navire de commerce en bâtiment de guerre, en haute mer (1). » Et une fois encore, les participants ne peuvent s'entendre sur ce point.

Il ressort donc de ces débats que l'opinion britannique n'avait aucune raison de prévaloir. L'usage de la mer fait par les croiseurs n'était certes pas plus illicite que le commerce de contrebande effectué par les neutres, qu'ils avaient mission de poursuivre. L'emploi des eaux libres par un paquebot qui se transforme en bâtiment de guerre n'est nuisible à personne, sinon aux neutres qui manquent à la neutralité et n'ont pas droit à la protection de leur gouvernement. Dans le cas du *Petersbourg* nous ne voyons aucun usage illicite des eaux libres, aucun usage abusif, aucune appropriation de la propriété commune des nations. Les navires neutres n'ayant à subir la capture, que lorsqu'ils sont en faute, les États dont ils dépendent ne peuvent faire restreindre les armements, destinés à protéger les droits des belligérants, qu'autant qu'ils prennent à leur charge, le soin de prévenir les fraudes, et se rendent personnellement responsables des cas qui échapperont à leur vigilance. Ils ne peuvent s'opposer à de tels armements qu'autant que ces armements sont contraires à l'article 1 de la Déclaration de 1856, « la course est et demeure abolie. » Or, les bâtiments auxiliaires, de l'avis même des jurisconsultes britanniques, consultés en 1870, ne peuvent à aucun titre, être assimilés à des corsaires.

(1) *Documents diplomatiques* 1909 — Conférence Navale de Londres.

Si les Anglais, d'ailleurs, se sont opposés, même ultérieurement à l'incident du *Malacca*, à admettre ce point de droit, c'est qu'ils craignaient pour leur commerce en temps de guerre, et n'avaient aucun avantage à retirer d'une solution contraire à celle qu'ils proposaient : « Une nation qui possède de nombreux ports, et qui, par conséquent sera toujours près de chez elle, pourra se passer de la transformation en pleine mer (1). »

Quoi qu'il en soit, aussitôt la saisie du *Malacca* opérée, le *Petersbourg* composa un équipage de prise de 40 hommes, chargé de mener le navire à Libau. A sa sortie du canal de Suez, où aucune difficulté ne lui fut soulevée, par le gouvernement égyptien, le *Malacca* ayant demandé de se fournir à Port-Saïd de 400 tonneaux de charbon et 220 tonneaux d'eau, cette requête fut repoussée sous prétexte que l'approvisionnement du bord était suffisant pour gagner la destination prévue. Sur les entrefaites, un Conseil extraordinaire se réunit le 23 juillet à Saint-Pétersbourg ; les ministres russes y jugèrent que la position particulière des vaisseaux volontaires rendait discutable, pour eux, le droit de perquisitionner à bord des navires neutres. Le comte Lamsdorff insista sur le fait que le Droit International ne faisait pas à la marine volontaire un statut assez net pour justifier la continuation des visites et des saisies. La Russie décida alors de retirer à cette catégorie de navires le droit d'agir contre les neutres (2). Le *Malacca* avait continué sa route sur Alger où il arriva le 27 juillet. La remise du bâtiment à la *Peninsuler and Oriental*, y eut lieu dans la soirée, après qu'une visite du

(1) Renault, *Cours de Doctorat*. Paris 1909-1910.
(2) *Moniteur de la flotte* du 30 juillet 1904, p. 4.

bord eut été opérée par les capitaines russes et anglais, assistés de leurs consuls. Le consul d'Angleterre affirma que les munitions trouvées à bord appartenaient à son gouvernement et certifia qu'il n'y avait sur le *Malacca* aucun objet de contrebande. Cette dernière partie de l'assertion du représentant officiel de la Grande-Bretagne, n'avait d'ailleurs pas de valeur au point de vue juridique, de l'avis des doctrines anglaises elles-mêmes. Tout d'abord, Russes et Anglais entendent la notion de contrebande de guerre de façons totalement différentes, et le consul britannique prenait pour base dans ses affirmations sa doctrine nationale ; ensuite, lors du chargement du *Malacca*, la douane du port de départ avait examiné la cargaison au point de vue perception des droits et n'avait pas pratiqué la visite avec l'intérêt spécial qu'y apportent les belligérants. La diplomatie anglaise ne pouvait donc rien affirmer du tout et en le faisant elle engageait en tout cas la responsabilité de l'État.

Une fois la libération du *Malacca* opérée, il ne restait plus à la Russie qu'à relâcher le *Scandia* et l'*Ardova* qu'elle détenait encore, c'est ce qu'elle fit le 24 juillet. L'Allemagne qui eut pu joindre ses protestations à celles de l'Angleterre ne le fit pas. Le *Scandia*, chargé de rails pour le Japon et de munitions pour l'arsenal allemand de Tsin-Tao, qui avait été capturé près de Périm et ramené à Port-Saïd, lui eût cependant donné l'occasion de réclamer, si elle l'avait cru juste. Seul, l'incident du *Prinz-Heinrich* où il y avait eu violation du secret postal, fut retenu.

Devant tant de difficultés, la Russie prit le parti de rappeler chez elle les deux croiseurs incriminés, et leur commission temporaire avait pris fin, lorsque le croiseur anglais *Forte* leur signala, le 6 septembre, les intentions

du gouvernement russe. Celui-ci pour se mettre en règle, avait déjà notifié aux puissances l'inscription des paquebots *Don* et *Oural* sur la liste de la flotte de guerre; un peu avant le départ de l'amiral Rojestvensky il fit une communication semblable pour le *Rion* (ex *Smolensk*) et le *Dnieper* (ex *Pétersbourg*).

Ainsi finit l'incident du *Malacca*. Si la Russie avait été moins occupée ailleurs, elle eut pu obtenir une solution plus équitable. Rien dans la situation des navires incriminés, ne justifiait une opposition aussi énergique à chacun de leurs actes. Au sujet de la prétendue violation des Dardanelles, la seule interdiction qu'on put faire au *Pétersbourg* et au *Smolensk*, eut été de repasser les détroits en sens contraire, pendant la durée de la guerre (1). Par ailleurs aucune objection ne pouvait être faite contre l'organisation même de la flotte volontaire; elle offrait aux neutres toutes garanties de sécurité dans l'exécution des opérations de guerre. Les difficultés nouvelles que le *Rion*, le *Dnieper* et le *Tereck* devaient soulever par la suite, lorsqu'après Tsouschima ils coulèrent des navires neutres (2), furent provoquées par la mise en pratique de la théorie russe sur la destruction des prises, et non par un défaut d'organisation de la flotte volontaire. Aussi, la guerre était à peine terminée, que l'Association Maritime Japonaise, estimant sans doute que de toutes les marines auxiliaires, celle de la Russie était la plus parfaite, s'efforçait-elle de créer, par souscription nationale, une marine volontaire, semblable à celle de son ancien adversaire (3).

(1) *Moniteur de la flotte* du 6 août 1904, p. 1.
(2) Voir chapitre IX.
(3) *Revue Maritime*, novembre 1906. *Moniteur de la flotte*. oct. 1910.

II. *La flotte auxiliaire Japonaise.* — Le Japon avait adhéré en 1886 à la Déclaration de Paris du 16 avril 1856, abolissant la course (1). Aussi, en 1904, les armateurs ne firent-ils pas la guerre pour leur compte particulier, mais l'Etat les mit presque tous à contribution. Jamais une marine de commerce ne se vit incorporer plus totalement à la flotte militaire. Les voiliers et un petit nombre de vapeurs furent seuls exempts de réquisition, tout le reste fut levé soit pour le transport des troupes, soit pour celui des blessés, ou du matériel et des vivres destiné aux armées en campagne. Le pavillon Nippon disparut de l'Océan Pacifique où il tenait déjà une place considérable. Les lignes japonaises vers l'Europe, l'Inde, l'Australie, l'Amérique durent être presque entièrement abandonnées pendant la guerre. A Yokohama, par exemple, le tonnage des bâtiments transocéaniens japonais sortis du port en 1903 est de 442.134 tonneaux. en 1904, il tomba à 48.589 tonneaux. La paix ayant duré jusqu'au 6 février, soit 37 jours de paix et 329 jours de guerre, le tonnage de 1904 correspondait à peu près à celui des 37 premiers jours de 1903. En 1904 également, le tonnage total des navires japonais entrés à Yokohama, tomba de 640.027 tonneaux à 80.175 tonneaux ; le tonnage des navires japonais venant de l'Etranger à un port de l'empire passe de 5.130.809 tonneaux en 1903 à 1.173.448 tonneaux en 1904 (2).

Il suffisait en grande partie pour produire ce résultat que le Gouvernement Nippon ait mobilisé ses deux grandes Compagnies ; la *Nippon Yusen Kwaisha* et la *Tokio Kisen Kwaisha.* Cette dernière moins importante avait comme

(1) Renault, *Cour de Doctorat*, Paris 1909-1910.
(2) *Marine Rundschau*, décembre 1906.

flotte principale, 3 paquebots de 6.000 tonneaux et une trentaine de navires moindres. La Nippon Yusen, de beaucoup la plus puissante, riche d'un capital de 22 millions de yens était subventionnée annuellement par l'Etat pour 5 millions de yens (environ 12 millions 1/2 de francs) ; sa flotte comptait 83 navires jaugeant près de 300.000 tonneaux (1).

Le 31 décembre 1903, le Président du Conseil d'Administration de la Nippon, reçut l'ordre de tenir ses navires à la disposition du gouvernement (2), et le 6 février, lorsque l'armée navale de Togo quitta le Japon, elle était accompagnée de 17 navires auxiliaires, sans compter les bâtiments de transport, contenant les troupes pour le débarquement en Corée (3).

La flotte auxiliaire concourut aux attaques contre Port-Arthur en février et mars, en pratiquant des tentatives d'embouteillage ; ce fut un navire auxiliaire, le *Koryu Maru* qui, le 12 avril, posa les mines sur lesquelles devait périr le *Petropawlosk*. En mai, la *Nippon* seule, tenait à la disposition de la guerre ou de la marine, 71 navires et 252.000 tonneaux, tous ses bâtiments disponibles, elle en avait déjà perdu 11 (4).

Cette seule statistique prouve que la flotte commerciale mobilisée eut successivement deux rôles, transporter les troupes et accumuler pour elles vivres et munitions, après quoi, les meilleurs navires furent équipés en croiseurs et

(1) *Le Yacht*, 1904.

(2) Rapport aux actionnaires de la Nippon Yusen Kwaisha, 2e semestre 1906.

(3) Histoire officielle de la guerre Maritime Russo japonaise. (*Revue Maritime*, avril 1910, p. 517).

(4) Rapport aux actionnaires, (précité).

vinrent jouer un rôle dans la flotte de guerre. C'est ainsi que, nous voyons le *Sado Maru* attaqué le 15 juin 1904 par la division de Vladivostock, alors qu'il transportait des troupes, se transformer en croiseur auxiliaire, et opérer le 16 mai 1905, la capture du vapeur Anglais *Lincluden*. Il y eut donc historiquement deux phases dans l'utilisation de la flotte auxiliaire nippone. La première pendant laquelle elle ne joua aucun rôle contre les neutres, est consacrée, (à part les trois tentatives d'embouteillage de Port-Arthur) à des opérations de transports militaires ; la seconde, qui fut marquée par l'entrée en ligne des croiseurs auxiliaires, et par la capture et la visite des navires neutres, par ces bâtiments de guerre. Cette seconde phase commença en janvier 1905. Un petit nombre de navires fut employé à cette tâche et 7 seulement firent des captures (1).

L'Etat japonais ne devint pas propriétaire des navires, il les réquisitionna seulement ; il lui eut été bien impossible d'acheter la totalité de sa flotte commerciale, il n'essaya même pas d'être acquéreur des navires transformés en croiseurs, avisos ou bâtiments auxiliaires de sa flotte, et qui avaient cependant le droit de visite et de prise. Les jugements japonais n'hésitent cependant pas à donner le nom de « navires de guerre » à de tels bateaux. Ce en quoi ils ont raison : la façon dont l'Etat est possesseur est

(1) Ce sont : *Taïnau Maru*, capture l'*Argun* (russe) 7/2/1904, *Nippon Maru* capture *Aphrodite* (Angl.) 3/3/05 et *Lydia* (All.) 26/7/05, *Kumano Maru* capture *Henry Blockow* (Norw.) 7/4/05, *Nikko Maru* capture *Véga* (Suède) 3/3/05, *HongKong Maru* capture *Hipsang* (Angl.) 14/7/04, *Peïping* (Chine) 17/7/04, et *Sevérus* (All.) 23/2/05, *Bingo Maru* capture *Quang Nam* (Fr.) 16/5/05, et *Sado Maru* capture *Lincluden* (Angl.) et *Orel* (Russe) 27/5/95.

bien plus une question de droit privé qu'une question de droit international. C'est un arrangement entre le Gouvernement japonais et ses sujets. Si ceux-ci lui donnent la jouissance gratuite de leurs navires à partir de la déclaration de guerre et qu'ils l'autorisent à incorporer leurs bâtiments dans la flotte ; qu'ils stipulent ou non obligation pour l'Etat de restituer les navires à la paix, les neutres n'ont rien à savoir de ces arrangements pour juger de la légitimité de l'organisation. La deuxième conférence de la Haye, qui a réglé cette question, exige que mention soit faite le plus *tôt possible* de cette transformation, en inscrivant le bâtiment sur la liste de la flotte de guerre, mais elle n'a pas requis cette formalité *avant tout usage*. En 1904, seul, l'acte de 1856 était en vigueur, et se basant sur ce texte, les neutres pouvaient simplement exiger d'avoir affaire à des équipages disciplinés, à des officiers au courant des règles du droit, et faisant la guerre pour le compte de l'Etat.

A ce point de vue, les bâtiments auxiliaires nippons ont donné toutes garanties. Lorsque le 6 février, les armées navales japonaises ont quitté leurs ports, les bâtiments de la flotte auxiliaire incorporés à ces escadres, étaient tous commandés par des officiers de marine. Un certain nombre de bâtiments qui n'avaient pas reçu leurs commandants définitifs, partirent sous le commandement provisoire de capitaine de corvette et d'enseigne de vaisseaux actifs (1) ; les équipages appartenaient également à la marine impériale. Quant aux bâtiments de transport des troupes, comme ils n'étaient pas destinés à opérer militai-

(1) Histoire Officielle de la Guerre Russo Japonaise (*Revue Maritime*, 1910, p. 517).

rement, il n'y avait aucune raison pour que les équipages fussent modifiés.

L'un d'eux cependant pratiqua la rescousse. Ce fut le *Toto Maru*, le 21 mai 1905. Des destroyers russes s'étaient emparés le 5 mai du voilier *Daijin-Maru*, y avaient mis un équipage de prise et étaient partis, laissant à bord un homme de l'équipage japonais. Le *Toto Maru*, de la *Nippon Shosen*, affrété par le gouvernement, s'étant approché, le matelot japonais put prévenir ses compatriotes de ce que les russes étaient sans armes. Sommé de se rendre, l'équipage de prise fut obligé de se soumettre, et fut conduit à bord du capteur; quant au *Daijin*, pris à la remorque, il fut perdu, l'amarre ayant cédé, puis retrouvé quelques jours après par un autre navire japonais (1). L'hésitation des hommes du *Toto Maru* à attaquer les Russes; le fait de n'avoir agi qu'avec la certitude de les trouver sans armes, indique que ce navire n'était pas monté par un équipage de de la flotte impériale. Il semble que l'on doive voir dans la conduite du bâtiment japonais une dérogation grave aux principes posés par la Déclaration de Paris.

Sauf parmi les auteurs Anglais, Travers Twiss admet qu'un navire de commerce belligérant a le droit d'attaquer un bateau, portant pavillon de l'adversaire. M. Dupuis citant cet auteur anglais, reconnaît à un bâtiment capturé le droit de se défendre, pour se soustraire à la prise : « Mais, dit-il, le motif qui justifie la défense, disparaît s'il s'agit de l'attaque, et celle-ci étant sans raisons est partant sans excuse » (2). Tel est l'avis de Hall : « Il est à peine nécessaire d'ajouter, que des vaisseaux non commis-

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 538.
(2) Dupuis, *Droit de la Guerre Maritime*, p. 120-121.

sionnés, n'offrent aucune garantie que les hostilités par eux conduites le seraient conformément aux lois de la guerre,... il serait impossible de prévenir les excès de la part des navires non commissionnés » (2). Quant à Hautefeuille, il est encore plus explicite : il peut arriver qu'un navire marchand non commissionné ait à se défendre et fasse une prise ; dans ce cas la prise revient en entier à l'État, mais le fait d'attaquer effectué par un tel navire constitue un acte de piraterie (1).

Le gouvernement japonais eut dû punir le capitaine du *Toto Maru* pour l'infraction grave qu'il commit, et contre laquelle, il ne semble pas que la Russie ait protesté. Ordre eut dû également être donné, de relâcher les marins prisonniers ; mais bien que signataire de la Déclaration de 1856, l'État japonais était trop pratique pour mettre en liberté des adversaires.

Les Japonais firent un autre usage de leur flotte auxiliaire; ils l'utilisèrent à trois reprises à des tentatives d'embouteillage. Les Américains, pendant le blocus de Santiago de Cuba (1898) avaient déjà usé de ce procédé lorsqu'ils essayèrent d'échouer le *Merrimac* dans la passe du Morro. La flotte japonaise opéra contre Port-Arthur, jusqu'à trois attaques par ce moyen. Dans la première, le 24 février, 5 vapeurs furent coulés avant d'avoir pu atteindre les passes qu'ils devaient boucher. L'un de ces navires gouvernant droit sur le cuirassé *Retwizan* alors échoué sous la Montagne du Phare, sombra au moment où il allait l'atteindre (2).

La seconde attaque, se produisit le 26 mars, et fut

(1) Hall, *International Law*, p. 551.
(2) Hautefeuille, *Droit et devoirs des Nations neutres*, t. I. p. 150.

opérée par 4 vapeurs chargés de pierres, l'un d'eux avait en outre à bord une machine infernale, tous étaient armés d'artillerie légère. Lors de la dernière tentative (2 mai), 8 navires furent coulés, avant d'avoir atteint le but ; cette fois les russes firent 17 prisonniers et constatèrent encore que les bâtiments étaient armés. Ces navires étaient certainement en règle avec la Déclaration de 1856 ; ils faisaient la guerre pour le compte de l'État et avaient été préparés spécialement pour cet usage dès le début des hostilités. Les équipages recrutés avec un soin spécial, constituaient l'élite des états-majors et des marins de l'escadre (1).

Lorsqu'on veut pratiquer un embouteillage, on choisit habituellement des cargos de la forme la plus commune, les paquebots eux-mêmes, de silhouette trop caractéristique, sont écartés; de plus, une opération de ce genre dirigée contre une place de guerre n'a de chance de réussir que la nuit. Il en résulte qu'on ne reconnaît les embouteilleurs, qu'à l'absence des feux réglementaires et à l'examen de la route qu'ils suivent ; en pratique lorsqu'ils sont déjà presque dans la place. Le pavillon arboré à l'arrière est caché par le navire lui-même, et encore, n'est-il pas toujours hissé, quant à la flamme de guerre, les rayons des projecteurs la laissent rarement deviner. Dans ces conditions, lors de la première tentative contre Port-Arthur, les Japonais bénéficièrent indéfiniment du doute, leurs adversaires ayant peur d'ouvrir le feu sur des cargos neutres.

Les ruses de guerre sont permises ; cependant, ce procédé ne constitue pas une ruse de guerre, mais un mode régulier d'attaque susceptible d'être réglementé. Dans la pratique actuelle, le navire embouteilleur se trouve dans

(1) Histoire officielle, (*Revue Maritime*, mai 1910).

une situation analogue à celle du volontaire dissimulant sous l'allure de paysan pacifique des moyens de combattant. Pour régulariser la situation de ces bâtiments, il serait nécessaire de généraliser pour eux la coutume qu'ont plusieurs nations de faire arborer à leurs navires au combat, le pavillon de guerre en tête de chacun des mâts et à l'arrière. De tels bâtiments ne pourraient être pris pour des commerçants dès l'instant où l'adversaire aurait été assez diligent pour les découvrir.

III. *Les navires hôpitaux.* — Aucune nation n'ayant voulu jusqu'à présent immobiliser dès le temps de paix ses capitaux dans la construction de navires hôpitaux, cette pratique fait que les bâtiments hospitaliers appartiennent à la flotte auxiliaire. Pendant la guerre Russo-Japonaise, le statut de cette catégorie de navires était régi par la Convention du 29 juillet 1899 ; mais au cours de la lutte, les imperfections du système s'étant révélées, une nouvelle législation fut élaborée à La Haye, en 1907, et la Conférence internationale publia, le 18 octobre, la réglementation actuelle de cette question.

En vertu de la Convention du 29 juillet 1899, les bâtiments hôpitaux devaient « être exempts de capture au cas où leurs noms auraient été communiqués à l'ouverture, ou au cours des hostilités, en tous cas avant toute mise en usage, aux Puissances belligérantes » ; ils devaient être équipés « spécialement et uniquement en vue de porter secours aux blessés, malades et naufragés », de plus, les Gouvernements s'engageaient « à n'utiliser ces bâtiments pour aucun but militaire. » Ces quelques points ont donné lieu à application au cours de la guerre Russo-Japonaise.

Les Russes équipèrent cinq bâtiments hospitaliers. Deux

étaient des navires hôpitaux militaires : le *Kazan* et l'*Angara*, de l'escadre de Port-Arthur ; trois appartenaient à la Croix-Rouge ; le *Mongolia*, de l'escadre de Port-Arthur ; l'*Orel* et le *Kostroma*, de l'escadre de Rojestvensky. Tous ces navires tombèrent aux mains des Japonais, et l'étude des cas de chacun d'eux est nécessaire pour dégager la théorie japonaise.

Le *Mongolia* fut affecté comme bâtiment hôpital, le 15 mars et reçut un équipage de « non combattants. » Lorsque l'armée de Nogi bombarda Port-Arthur, les malades et les blessés furent débarqués, l'équipage resta à bord jusqu'à la capitulation. Le navire fut restitué par les Japonais.

Le Gouvernement russe avait affecté au service hospitalier, le *Kazan*, de la flotte volontaire, le 18 juillet 1904. Son capitaine appartenait à la marine de guerre, ainsi qu'une partie de l'équipage. Comme pour le *Mongolia*, lors du bombardement, on fut obligé d'évacuer les blessés, et les marins appartenant à la flotte furent versés dans la troupe, le 3 novembre 1904. En décembre de nouveaux malades et blessés furent embarqués, ils se trouvaient à bord au moment de la capitulation (1). Les Japonais saisirent le navire, afin d'examiner son cas qui paraissait douteux, il semble qu'ils aient relâché le *Kazan* (2).

Quant au troisième navire hôpital de Port-Arthur, l'*Angara*, il avait débuté comme croiseur auxiliaire, et pris part aux combats du 8 et 9 février (3) ; son équipage appartenait à la marine impériale. Les obus japonais le coulèrent le 2 novembre et les hommes de l'équipage furent incor-

(1) Ariga, *op. cit.*, p. 339-340.
(2) *Revue Maritime*, mai 1906.
(3) Séménoff, *L'escadre de Port Arthur*, p. 7.

porés dans la troupe ; du navire, le pont seul émergeait ; aucun gardien n'était resté à bord. Lorsque la place eut capitulé, les Japonais relevèrent l'*Angara* et l'incorporèrent dans leur flotte sous le nom d'*Anegawa Maru* (1). Un autre navire hôpital fut également capturé, l'*Orel*, saisi le soir de la bataille de Tsoushima et condamné le 25 juillet 1905 à Sasebo. Le jugement était ainsi motivé : « Au cours de la navigation, il (l'*Orel*) se dirigea vers le *Malaya*, navire attaché à cette escadre (Rojestwensky), le 21 novembre 1904 ; et par ordre du commandant en chef communiqua à ce vapeur l'ordre de se tenir à portée de signaux. Le 21 mai 1905, il reçut à bord, par ordre du commandant en chef, Alex Stewart capitaine du navire britannique *Oldhamia*, capturé par l'*Oleg* croiseur appartenant à l'escadre, et trois autres hommes, dans le but de les conduire à Wladivostock, bien qu'ils fussent en bonne santé. Il reçut l'ordre, par un officier d'état-major, à Cape Town, ou dans les environs, de se procurer 10.000 pieds de fils conducteurs (2 mill. de diamètre) et 1.000 pieds (1 mill. de diamètre), en bon état d'isolement. Enfin, lorsque l'escadre Russe s'avança vers le détroit de Tsoushima, ce navire et l'autre navire hôpital, le *Kostroma*, prirent place sur les flancs des navires de guerre de tête et formèrent un triangle avec le bâtiment le plus avancé (2).

Quant au *Kostroma*. toutes les allégations japonaises à son sujet sont résumées dans le jugement ci-dessus, il doit avoir été relâché ; aucun document ne signale le maintien de sa capture. En tous cas devons nous, pour lui comme pour l'*Orel*, relever dès maintenant une erreur historique

(1) *Revue Maritime*, mai 1906.
(2) Takahashi, *op. cit.*, p. 621.

du jugement japonais. La tête de colonne russe, trois croiseurs déployés en triangle, se composait de l'*Oural*, de l'*Almaz* et du *Svietlana*. Le *Kostroma* et l'*Orel* marchaient en dehors du dispositif de combat ; ils n'étaient même pas avec les transports : sans protection aucune, ils suivaient l'escadre à distance (1).

Si nous en croyons M. Ariga, la doctrine japonaise attachait une grosse importance à la composition de l'équipage ; un navire monté par des « combattants » courait des risques de se faire capturer. Dans la guerre sur terre, on n'a jusqu'ici attaché aucune importance à cette distinction ; qu'ils soient militaires ou civils, le même respect est dû aux membres du personnel du service sanitaire et aux édifices qu'ils occupent, lorsque le drapeau de la Croix Rouge y est arboré. Les articles 1, 2 et 3 de la Convention de 1899, sont conçus en des termes si généraux, que l'on doit adopter la même solution pour la guerre navale. Quel que soit leur recrutement, les équipages doivent être laissés libres, afin que les médecins puissent accomplir leur tâche.

Lorsque les Japonais bombardèrent Port-Arthur, ils demandèrent à connaître la situation des navires hôpitaux et n'obtinrent pas de réponse des Russes. Ceux-ci se trouvaient sans doute, à cause de l'étroitesse du port, dans l'impossibilité de placer leurs bâtiments hospitaliers, dans un endroit différent de celui occupé par les navires de guerre. Le bombardement des navires hôpitaux ne peut pas être reproché aux japonais comme une faute intentionnelle ou non intentionnelle. En tous cas, la situation des malades et des équipages étant intenable à bord,

(1) Séménoff, *Agonie d'un cuirassé*, p. 23.

on débarqua tout le monde et les hommes valides furent incorporés dans la troupe. Pour l'*Angara* cette incorporation eut lieu après le naufrage du navire. La conduite des Russes devenait logique ; l'erreur de leur ennemi leur rendait toute liberté. En tous cas, en coulant l'*Angara* les Japonais n'avaient pas exécuté un acte dont ils puissent se prévaloir pour effectuer ultérieurement une capture. En évacuant un navire coulé les Russes ne commettaient aucune faute, n'ayant encouru aucun tort, au sujet de la perte du bâtiment. Ainsi, les Japonais ne pouvaient reprocher à l'*Angara* aucune violation de la Convention de la Haye, ils ne pouvaient non plus considérer ce navire, coulé, dans un port et émergeant à demi, comme une épave abandonnée, et susceptible de devenir la propriété de l'occupant.

Ce bâtiment ne fut même pas jugé par une Cour de Prises, une simple décision administrative statua sur son sort. S'il est une circonstance où l'indépendance des Tribunaux pouvait avoir à s'exercer, c'est, quand l'État, signataire d'un traité relatif à la guerre, se trouve partie contre un bâtiment dont le procès est susceptible de rentrer dans l'un des cas prévus par ce traité. La convention de la Haye, s'occupait seulement de l'État actuel du navire consacré aux œuvres hospitalières ; on ne devait donc faire à l'*Angara* aucun grief de ce qu'il avait battu pavillon de guerre, avant d'arborer celui de la Croix Rouge. Lors de sa capture, le navire ne jouait aucun rôle militaire, l'immunité qui lui avait été accordée par le Japon. s'étendait à toute la guerre ; dès lors les japonais n'étaient plus fondés à lui appliquer la règle édictée le 3 février 1904, par laquelle les navires de guerre ennemis ne doivent pas être jugés par une Cour, mais confisqués sur seule vérifi-

cation de leur identité. Lorsque l'*Angara* fut relevé, les Cours des Prises existaient encore, car elles ne furent dissoutes que le 31 mars 1906 et l'on ne saurait faire valoir comme raison leur dissolution pour justifier le procédé des Japonais.

Le cas de l'*Orel* est plus douteux; mais un seul des faits, le signal adressé au *Malaya* pouvait entraîner la condamnation. Les autres motifs du jugement sont sujets à critique. Les fils conducteurs d'électricité cherchés à Cape Town ont pu être utilisés à bord, l'emploi de ces objets étant fréquent, aussi bien pour la marine que pour un usage médical. Quant à l'équipage de l'*Oldhamia*, il n'était pas à bord comme prisonnier, mais comme témoin, dans l'intérêt même du neutre capturé, autant pour éviter le danger du combat (1) que pour permettre des réclamations ultérieures ; toutefois, la Convention de la Haye a passé sous silence un tel usage des navires hôpitaux.

Ce traité a encore omis les moyens de reconnaissance des bâtiments hospitaliers pendant la nuit. Le gouvernement russe, voulant éviter toute méprise due à l'obscurité, fit savoir à son adversaire, que l'*Orel* et le *Kostroma* porteraient au mat d'artimon trois feux verticaux, respectivement blanc, rouge, blanc. A Tokio on refusa de reconnaître ces marques spéciales, mais la Russie donna l'ordre de passer outre. M. Takahashi s'oppose à ce qu'une telle pratique devienne légale, les nécessités de la guerre exigent « que les lumières d'un navire hôpital ne décèlent pas la ligne ou le mouillage d'une escadre (2) ». Il serait cependant possible d'admettre la proposition russe, à condition qu'il n'y ait pour le navire hôpital, aucune obliga-

(1) Séménoff, *Sur le chemin du Sacrifice*, p. 357.
(2) Takahashi, *op. cit.*, 382.

tion absolue, et qu'il ne perdît pas, en cas de non observation, le bénéfice de son immunité. Un navire hôpital, naviguant seul, ou dans des conditions laissées à son appréciation, pourrait, pour plus de sécurité, porter la nuit des fanaux le rendant reconnaissable à distance.

Si nous passons maintenant à l'étude de la flotte hospitalière japonaise, nous constaterons qu'elle n'était pas représentée par moins de 20 navires. A la suite des grandes batailles terrestres, les paquebots réquisitionnés comme transport leur étaient adjoints comme renforts. Les hôpitaux flottants appartenaient d'ailleurs en majeure partie à l'armée ; 4 ou 5 seulement dépendaient de la marine.

Il ressort des faits, que les Japonais, s'ils s'abstinrent de les faire participer à la lutte, n'en tinrent pas moins très étroitement les navires hôpitaux sous la discipline militaire. Le médecin en chef du *Kwabafuto* rapporte « qu'étant à Gensan (Corée) les signaux de nuit lui furent interdits par les autorités navales. » Gensan est un port qui fut attaqué à plusieurs reprises par la division de Wladivostock. Un point de droit intéressant à fixer serait de savoir si, dans le cas de l'*Orel* signifiant au *Malaya* de se tenir à portée de signaux, il y eut violation de la Convention de la Haye ; convention respectée par le *Kwabafuto*, qui obéit à des autorités navales lui interdisant dans un but de guerre, d'exécuter des signaux nocturnes, même se rapportant au soin des blessés. Aucun navire hôpital japonais n'étant tombé aux mains des Russes, on ne sait comment ils auraient tranché cette question.

CHAPITRE III

LES MINES SOUS MARINES

La guerre Russo-Japonaise a mis en relief un moyen nouveau de combat, les mines sous marines, dont l'emploi a été aussi néfaste aux belligérants, qu'aux neutres appelés par leurs opérations commerciales à s'approcher du théâtre de la lutte.

Bien que la torpille automatique ait fait son apparition depuis plus d'un siècle, avec Fulton (1), elle resta à l'état rudimentaire jusqu'à ces dernières années et, les Russes en 1854, les Américains pendant la guerre de Secession, n'osèrent point l'utiliser sur une grande échelle, elle leur servit seulement à établir des barrages à l'entrée des fleuves ou des chenaux étroits de l'ouverture des rades. La mine était alors un moyen accessoire de défense : la guerre Russo-Japonaise en fit un moyen d'attaque.

Dès le débuts des hostilités, elle manifesta son importance en provoquant la destruction de trois navires russes ; l'*Iénisseï* sauta le 11 février en posant des mines, entraînant avec lui les plans indiquant la disposition des engins qu'il venait de poser (2), engins sur lesquels vinrent donner le *Boyarin* (14 février) et l'*Amour* (15 février).

Ces torpilles, les Russes les avaient semées dans leurs eaux territoriales, mais une tempête brisa les amarres qui les retenaient, et elles partirent en dérive. Si nous en

(1) Laloy, *op.cit.*, p. 13.
(2) Darriens, *op. cit.*, p. 225.

croyons l'Histoire officielle de la guerre, par l'Etat major Japonais, les Russes, dès le 25 février auraient commencé à jeter des mines en haute mer, mais la publication nippone avoue qu'à cette même date, la flotte japonaise, en avait elle-même semé : « Arrivé, dit l'*Histoire officielle*, à 10 milles de la pointe de Lao Ti Shan, on aperçut des torpilles automatiques, semées par l'ennemi » ; l'escadre japonaise chassait en ce moment un torpilleur russe, et le réçit continue ainsi : « mais pour éviter *nos torpilles dérivantes*, il changea de route et sembla vouloir nous attirer vers la terre (1) » *Marine Rundchau*, révèle également un autre fait, passé sous silence par les Japonais : « On ignora, dit-elle, jusqu'à la conclusion de la paix, que l'on avait placé, dans les eaux de Wladivostock, dès le 28 et 29 avril 1904, un grand nombre de mines de blocus. Les Japonais en avaient semé en masse dans le S. O. du détroit de Bosporus, et dans les passages reliant l'archipel Eugénie à la baie de Pierre le Grand (2). » Ces mines, destinées à arrêter les incursions de la division russe de Wladivostock provoquèrent la perte de navires neutres.

Quelques jours auparavant (13 avril), la flotte de Togo avait posé dans les eaux territoriales de Port-Arthur, un réseau de torpilles, sur lesquelles vint périr le *Pretropawlosk*, et qui, provoquèrent des avaries au *Pobiéda*. Ce fut cet événement décisif, qui, croyons nous, incita les Russes à enfreindre les lois établies du droit international, et à semer des mines en haute mer : dans la nuit du 14 mai 1904, leur navire l'*Amour*, mouilla à 10 milles au large, une centaine de mines, sur lesquelles dès le lendemain, les

(1) Histoire officielle, *Revue maritime*, mai 1910, p. 371.
(2) *Marine Rundchau*, décembre 1906.

cuirassés japonais *Hatsuse* et *Yashima*, vinrent se perdre (1).

Jusqu'au 14 mai 1904, aucun document actuellement publié, ne permet d'établir, que la présence au large de torpilles automatiques russes, ait été le résultat d'un acte volontaire; le récit officiel japonais permet de prouver qu'avant cette date la flotte du Japon avait semé des mines en haute mer. Si nous avons voulu préciser ce point, c'est qu'on a accusé la Russie d'avoir, la première, violé le droit (2).

La question des mines sous marines, n'était en 1904, aucunement prévue par la loi internationale; pour juger les belligérants, il faut donc se reporter aux principes du droit des gens. Il eut été préférable pour les Russes et les Japonais que la conférence de la Haye de 1899, ait réglementé la question dans le sens où le fit celle de 1907; ils auraient pu agir à peu près à leur guise, et eussent évité, surtout, d'être jugés d'après les principes d'une loi plus sévère.

La guerre n'était pas terminée, que s'élevaient les protestations de M. Lawrence, et ses paroles ne sont que le rappel de la doctrine classique, et des principes du droit : « La loi internationale, dit-il, fait une distinction fondamentale, entre la haute mer et les eaux territoriales; la haute mer est le chemin commun des nations. Les belligérants ont le droit d'exécuter des opérations de guerre dans toute son étendue, de même que les neutres ont le droit de s'y livrer à leur commerce innocent. Personne ne peut s'approprier une partie de l'Océan, dans laquelle un autre ne pourrait librement passer; de même personne ne peut user du droit de passage de telle sorte que ce passage

(1) *Revue maritime*, juin 1910, p. 642. Daveluy, *La guerre navale*, p. 213.

(2) Lawrence, *op. cit.*, p. 91.

soit un obstacle aux intentions légitimes des autres. « Les mers territoriales, dit encore plus loin l'auteur anglais, sont seules réservées à ces sortes d'attaques qui indiquent une possession de la mer. Dans les mers territoriales, le droit de destruction des belligérants est plus absolu qu'en haute mer, car il n'est pas subordonné à des droits égaux des puissances neutres, et, en tout état de cause, il a un caractère de propriété, qui est, ou permanent comme étant leurs propres eaux, ou temporaire, lorsqu'ils s'en servent pour leurs opérations de guerre (1). » En haute mer « il y a des droits concurrents des belligérants et des neutres et l'on ne peut reconnaître aux adversaires un droit de propriété, alors qu'il est établi que la haute mer est incapable d'appropriation (2). »

Ces principes rigoureux, sont également ceux de M. Holland et ceux de M. Oppenheim, bien que ce dernier admette une exception que passent sous silence les autres auteurs : « Les mines, dit M. Oppenheim peuvent être semées à l'intérieur d'une ligne de blocus, même en dehors des eaux territoriales (3), cette exception est la seule que la doctrine britannique veuille admettre à la règle générale ».

La thèse des auteurs anglais n'est pas nouvelle, on la trouve exposée dans le *De Jure belli et pacis* et dans le *Mare clausum* de Grotius, c'est aussi la thèse d'Hautefeuille ; et il est assez original d'avoir vu à la Haye, le captain Ottley soutenir une théorie, dont l'auteur français voulait prouver le bien fondé à l'Angleterre.

L'usage de la mer, dit Hautefeuille (4), est indispensable

(1) Lawrence, *op. cit.*, p. 102 et 103.
(2) Lawrence, p. 105.
(3) Oppenheim, *International Law*, t. II, Londres 1906.
(4) Hautefeuille, t. I, p. 16 et 18.

à tous les peuples ; chaque nation qui s'en sert, passe sur les flots sans diminuer les avantages que les autres peuvent en retirer ; personne n'a donc intérêt à occuper la mer, si ce n'est pour monopoliser le commerce.

Or, aucune nation ne peut devenir propriétaire de l'Océan, à cause de son immensité ; pour être propriétaire, il faut occuper ; l'occupation des flots est impossible, tant à cause de leur étendue que de leur fluidité qui empêche de les tenir entre les mains comme un objet dont on puisse se dire le maître et auquel ont puisse imprimer sa possession.

Il en découle que nul n'a le droit de restreindre la liberté de la haute-mer par des moyens quelconques, et surtout d'en faire en quelque sorte sa propriété, en y plaçant, semant ou faisant flotter des engins qui en interdisent le parcours sous peine des catastrophes les plus graves.

La possession de la mer territoriale, n'est pas fictive, elle repose sur la puissance de l'état riverain qui peut, soit par son artillerie, soit par tout autre moyen faire sentir sa force à une certaine distance. Ce qui est fictif : c'est la fixation actuelle de ses limites à trois milles que l'Institut de Droit International dans sa session de Paris de 1894 eut voulu voir reculer à six milles. Le champ d'opérations est beaucoup trop étroit ; il pourrait être étendu de telle sorte que les commerçants neutres sachent à l'avenir que les États belligérants ont le droit de se livrer à tous actes de guerre, jusqu'à quinze ou vingt milles de leurs rivages.

Tel est l'avis du Commander Sueter, de la marine anglaise. « Aujourd'hui, dit-il, que la portée des canons modernes s'est accrue jusqu'à dix et douze milles, il semble absurde d'avoir conservé la vieille limite de trois milles. Mais quelques autorités prétendent qu'il est préfé-

rable de ne pas étendre cette limite, parce qu'aujourd'hui elle empêche des dominations tyranniques sur de vastes étendues de mer. L'argument émis par certaines notoriétés anglaise est celui-ci : Supposons que la France et l'Angleterre soient en guerre, la Manche toute entière sera minée ; car, il est certain que l'un ou l'autre belligérant fera, dès le début une vigoureuse tentative dans ce but. Les neutres seront avertis de ce danger, et ne pourront plus fréquenter la Manche, sans gros risques ou fortes assurances ; nos propres cargos seront dans les mêmes conditions ; n'est-il pas à craindre dès lors que nos intérêts commerciaux sacrifiés soient hors de proportion avec les besoins de la défense nationale » (1).

Parmi les autorités anglaises auxquelles le Commander Sueter fait allusion, se trouve M. Lawrence. Pour lui, les eaux territoriales ne doivent pas être étendues. « Si la guerre, dit-il, éclatait entre la France et l'Angleterre, le Pas-de-Calais ne serait plus sûr » l'espace libre se trouvant totalement absorbé.

La doctrine classique a répondu depuis longtemps à cette objection : il a toujours été interdit aux belligérants de s'approprier un bras de mer conduisant aux rivages d'autres nations restées en paix ; par conséquent, un chenal suffisant serait toujours laissé aux neutres, pour le passage des détroits.

Les procédés des Russes et des Japonais pendant la guerre, eurent cette fortune bizarre d'être universellement blâmés au cours des hostilités, pour être ensuite officiellement adoptés lorsque l'occasion se présenta de réglementer la question des mines.

(1) Sueter, *Evolution of Submarine*, p. 284-285.

La paix rétablie, les états-majors des différentes nations constatèrent que l'emploi des mines était d'une utilité manifeste. Ils ne s'inquiétèrent nullement du droit, puisque ce n'était pas leur rôle. Sur 47.000 tonnes que la marine de guerre japonaise avait perdues pendant la guerre, plus de 46.000 devaient leur disparition au fait des mines. Cette remarque était suffisante pour légitimer, aux yeux des marins l'emploi de la torpille automatique sur une grande échelle.

« Le futur tacticien naval, dit Sueter, ne sera pas celui qui placera sa flotte dans la situation la plus avantageuse pour la canonade, mais celui qui pourra entraîner son adversaire sur une zône adroitement minée (1). » Cette thèse, bien que trouvée extraordinaire par la plupart des marins, fut soutenue par les journaux maritimes allemands, et eut de l'influence sur la diplomatie de l'Allemagne à la Haye. « L'emploi de la mine en grande masse, dit le comte Reventlow, dans *Ueberall*, pourra créer une zône dangereuse d'une largeur et d'une densité telles, que la flotte anglaise hésitera à la traverser. Elle se verra dans la situation de ne pouvoir rien faire après avoir bloqué nos routes commerciales et conquis nos colonies (2). » Certains pourraient penser qu'il ne restera, en effet, pas grand chose à faire à la flotte anglaise maîtresse de la mer; mais c'est alors que les Allemands comptent l'attaquer au moyen des torpilles automatiques; aussi ne veulent-ils à aucun prix voir restreindre le champ des mines aux eaux territoriales des belligérants : « Dans ces conditions une grande puissance maritime, n'aurait rien à redouter des torpilles. Elle pourrait facilement au moyen de bâtiments

(1) Sueter, *op. cit.*, p. 291.
(2) *Ueberall*, an X nos 1, 2, 3.

disposés à cet effet, fouiller et nettoyer un espace aussi étroit : avant tout, la flotte de haute mer serait libre et la flotte de haute mer n'aurait pas à chaque coup d'hélice à craindre la présence de mines. La limitation des eaux territoriales à 3 milles provient des siècles passés; elle est maintenant purement arbitraire et ne repose sur rien. Mais elle est très commode pour les Anglais ; ils ont donc conservé cette tradition, ce qui donne toujours un rôle sympathique (1). » M. Liepmann, professeur à Kiel, disait d'une façon plus nette encore : « La mine est un engin comme un autre, son emploi ne peut être limité à une surface restreinte, mais doit s'étendre à tout le théâtre de la guerre, celui-ci est partout où se font des opérations de guerre, et même partout où elles peuvent s'opérer, suivant l'opinion de l'un des belligérants (2). »

C'est avec ces idées brutales que l'Allemagne vint à la Haye et ce fut sa thèse qui triompha ; elle n'avait d'ailleurs aucunement l'intention de faire œuvre de justice : « Avant de condamner l'usage de la torpille automatique, dit Reventlow, examinons les conditions de son utilisation... l'emploi en grand des mines qui doit assurément présenter de graves risques et occasionner de lourdes pertes au commerce international, est-il ou non, en cas de guerre, dans l'intérêt de l'empire Allemand? Pour cela il ne faut considérer qu'en seconde ligne la neutralité de l'Empire Allemand ; il faut envisager la situation la plus défavorable et la plus critique, qui est l'état de guerre (3).

Le règlement de la Haye a été rédigé au rebours de ce qui eut été avantageux pour les Anglais, mais cela ne veut

(1) *Ueberall*, an X, 1, 2, 3.
(2) Liepmann, *Les mines sous-marines*. Brochure, Berlin, 1907.
(3) *Ueberall*, an X, 1, 2, 3.

point signifier que leur thèse fut contraire au droit. Le principe sur lequel repose la Convention de 1907 relative aux mines, est celui de l'intérêt des belligérants, intérêt qui ne se trouve limité en rien par celui des neutres. Durant la guerre de 1904, l'existence du règlement n'eut pas changé grand chose aux événements : il eut été inapplicable dans bien des cas.

L'article 1er de la Convention du 18 octobre 1907, permet de semer des mines de contact *non amarrées*, en haute mer ; mais il interdit aux nations de se servir de leur matériel, si leurs torpilles ne deviennent pas inoffensives « une heure au maximum après que celui qui les a placées en a perdu le contrôle. » La réalisation de ce principe repose sur l'abnégation présumée des belligérants futurs. Si les inventeurs, de l'un des adversaires, n'ont pas trouvé le moyen de réaliser ce desideratum, la loi commande qu'il subisse les torpilles sans en semer.

Jusqu'à présent cette clause est restée inexécutable : le matériel d'aucune nation ne possède actuellement les qualités exigées par la convention, qualités qui faisaient défaut aux mines de la Russie et du Japon. Bien au contraire, les torpilles japonaises étaient établies de façon à n'exploser qu'une demie heure après avoir été posées, afin que l'on soit sûr qu'elles n'éclatent pas au moment de leur mouillage. Un mouvement d'horlogerie amenait en contact au bout d'environ 30 minutes, les deux extrémités d'un fil issu d'une pile électrique, et désormais le moindre choc pouvait déterminer l'explosion (1). Mais le mouvement d'horlogerie n'a pas toujours fonctionné régulièrement, et dans ce cas, la mine restait inoffensive. Si pour mettre

(1) Sueter, *op. cit.*, p. 281.

la torpille hors d'état de nuire, ils essayaient un appareil identique à celui de la mine japonaise, ou s'ils adaptaient le système proposé à la Haye par le captain Ottley (1), les belligérants ne seraient jamais sûrs de laisser derrière eux des engins inoffensifs. « L'influence de l'eau de mer, le choc des vagues et des corps flottants, rendent difficile la solution pratique de cette question. Il arrive même avec des appareils très simples que ceux-ci se refusent à fonctionner dans l'eau, sans qu'on sache pourquoi (2). »

Le même article de la Convention de la Haye, interdit encore « de placer des mines automatiques de contact *amarrées* qui ne deviennent pas inoffensives après avoir rompu leurs amarres. » Les mêmes difficultés pratiques se rencontreront, lorsqu'il s'agira d'obéir à cette injonction. En attendant les belligérants agiront comme si leurs torpilles étaient d'une sécurité parfaite.

Durant la guerre russo-japonaise, innombrables furent les mines qui partirent en dérive. Le 11 février, les Russes mouillent 400 mines ; dès le 12 leurs amarres rompues elles entamaient leur tour du monde et les torpilles japonaises les accompagnaient bientôt.

Alors commença le martyrologe des neutres : durant une traversée de Shang-Haï à Niou-Tchouang, le voilier anglais *Lucia* saute en septembre 1904 et un seul homme échappe au désastre ; puis, le 11 septembre 1905 c'est le tour du vapeur allemand *Hermann Menzell* et quelques jours plus tard du vapeur anglais *Sobralance* ; ce dernier navire disparut entre Kobe et Niou-Tchouang avec 12 hommes d'équipages et 20 passagers. Au large de Chousan, au sud de Shang-haï, deux jonques chinoises sautèrent, le

(1) Voir Laloy, thèse Rennes, p. 62.
(2) Réventlow dans *Ueberall*, an X, 1, 2 et 3.

18 avril 1905 et quelques mois plus tard, le 25 octobre, le *Kushing* (Angl.) éprouva de graves avaries, dans les mêmes parages ; deux hommes du bord furent tués et trois autres blessés. La paix était déjà signée alors, et cependant chaque jour on ramenait des mines à Shang-haï (1).

La convention de la Haye demande en outre aux belligérants de faire en sorte que les mines deviennent inoffensives après un laps de temps limité, et, dans le cas où elles cesseraient d'être surveillées de signaler les régions dangereuses, *aussitôt que les exigences militaires* le permettront, par un avis de navigation.

En 1905, les Japonais publièrent des avis de navigation, le *Sobralance* par exemple périt dans une zone qui lui avait été signalée comme dangereuse. Mais en ce qui concerne la surveillance des champs de mines, elle fut très mal faite, et l'on peut affirmer que dans toute guerre, il en sera ainsi : Si l'un des deux adversaires conquiert la maîtrise de la mer ; l'autre ne pourra y faire que des incursions et il lui sera impossible de garder ses champs de mines, il ne s'avisera pas de signaler la zone où il a jeté des engins et, la convention sera donc lettre morte pour lui. Si les adversaires luttent encore pour la maîtrise de la mer, ils n'exposeront pas des bâtiments à être pris par l'ennemi, pour lui révéler les champs de mines ; chaque amiral a d'autre part besoin de tous ses éclaireurs pour rechercher la flotte rivale. Enfin, aucun des belligérants n'aura intérêt à faire savoir aux neutres que s'il leur arrive malheur, c'est à lui qu'ils doivent s'en prendre.

Quelle que soit la façon dont on envisage le problème, il semble évident que la surveillance sera illusoire. Parlant

(1) *Moniteur de la flotte*, oct. 1905. *Marine Rundchau*, décembre 1906.

de cette prescription de la Convention de 1907, M. de Reventlow l'intitule « une règle de jeu ».

Il n'y a qu'un seul cas où la surveillance des mines sera temporairement bien faite, et la guerre russo-japonaise nous en fournit un exemple. L'amiral Togo, attendait au mois de mai 1905, le passage de l'escadre de l'amiral Rojestwensky et avait mouillé des mines entre Formose et Pescadores. De nombreux éaireurs croisaient dans ces parages pour y guetter la flotte russe ; l'un d'eux sauva de la destruction le vapeur allemand *Indrani* en le pilotant sur un parcours de 100 milles (1). Toutes les fois que les mines seront semées sur la route probable d'une escadre, des éclaireurs destinés à signaler la marche de la force navale adverse se trouveront à proximité des champs de mines, et empêcheront les neutres d'en révéler bruyamment la présence.

Pendant que l'amiral Togo concentrait son attention sur Rojestwensky, il ne voulut pas être gêné par la division de Wladivostock. « D'après les renseignements communiqués à la conclusion de la paix, les Japonais semèrent en mai, 715 mines en travers de la baie de Pierre le Grand, (sur une longueur de 40 milles, il y avait une mine tous les 100 mètres) ; au sud de l'ilôt Skripileff se trouvaient 12 autres mines, 39 étaient mouillées devant le détroit du Japon et 24 en face du canal Currie (1) ». Ces torpilles n'étaient gardées par personne, puisqu'elles se trouvaient dans la direction opposée à la force principale de l'ennemi et qu'elles avaient été placées dans le but de bloquer Wladivostock, sans qu'il fut nécessaire de détacher une escadre. Le croiseur russe *Gromoboï* en sortant du port

(1) *Marine Rundchau*, décembre 1906.

vint donner sur elles, et avant que l'on ait pu les relever toutes, le navire allemand *Sylvia* fut endommagé par l'une d'elles (janvier (1906). Dans les mêmes parages de Wladivostock. deux autres vapeurs allemands, le *Tibérius* et le *China*, touchèrent des mines le 10 et le 11 juin 1904 et le second de ces navires sombra.

Obéissant à l'avance à une autre prescription de la Conférence de 1907, dès la conclusion de la paix, les deux adversaires signalèrent toutes les zônes qu'ils avaient minées. L'opération du relevage des torpilles dura fort longtemps, la Chine fut obligée d'y participer et équipa 14 navires, elle promit, en outre, 2.000 taels par mine rapportée. L'amirauté japonaise termina seulement le 26 août 1906, les dragnages qu'elle avait entrepris et attendit jusqu'au 5 octobre pour certifier que tout danger de navigation avait disparu. Pendant deux ans et demi les côtes nord de la Chine n'avaient pu être abordées qu'au prix de grands dangers.

Pendant les hostilités, les neutres protestèrent contre les risques auxquels on exposait leur commerce : le péril passé, ils oublièrent vite leurs craintes pour ne songer qu'aux avantages que pourraient leur présenter les mines dans les guerres futures où ils seraient belligérants. En écoutant l'Allemagne les plénipotentiaires de La Haye ont signé une convention dangereuse pour la paix du monde. Dans un conflit futur, le commerce international ne serait pas plus garanti par le traité de 1907, qu'il ne le fut pendant la guerre russo-japonaise par la loi naturelle. Une grande guerre européenne lui ferait en tous cas courir plus de dangers que le conflit Extrême Oriental de 1904. Dans les eaux peu profondes de la Baltique, des mines amarrées pourraient être posées partout ; dans les bras de mer aux

courants rapides des détroits scandinaves, elles seraient entraînées en tous sens.

Décidées à employer la mine, les nations ont signé une convention, les engageant immédiatement à faire usage d'appareils qui ne seront peut-être pas inventés avant dix ans La seule façon de limiter ce danger public eut été de restreindre l'emploi des mines aux eaux territoriales, ainsi que l'eut voulu l'Angleterre et que le demande l'Institut de Droit International (1).

D'autre part, lorsqu'un navire neutre a péri, on ne sait auquel des adversaires s'adresser pour demander réparation du dommage. M. Politis (2) eut voulu voir établir la responsabilité solidaire des belligérants; malheureusement sa théorie n'est pas près de prévaloir. L'insécurité de leur commerce entraînera peut-être un jour les neutres à intervenir dans la guerre. C'est ce qu'avec logique ont répété les journaux anglais : « Si nous étions neutres, dit *Naval and Military Record* (3), l'emploi des mines ferait courir à notre commerce de grands dangers; ces pertes pourraient nous entraîner dans une guerre... C'est assez effrayant, sans doute, mais il est difficile de faire marcher en arrière l'aiguille qui indique l'heure de la guerre ». M. Satow, délégué britannique à La Haye avait prononcé des paroles semblables. « Il arrivera certainement, que peu de temps après la pose de ces mines, deux ou trois jours au plus, s'il s'agit de l'Europe, des navires neutres seront coulés par elles, et il sera créé une situation que la diplomatie sera selon toute probabilité impuissante à régler.

(1) Session de Gand, *Annuaire*. 1906, p. 96.
(2) *Annuaire de l'Institut de droit International*, 1906, p. 92.
(3) *Naval and Military Record*, 17 octobre 1907.

Jusqu'au moment où l'on aura par des inventions nouvelles rendu la mine sous-marine plus intelligente, telle est la situation d'une exceptionnelle gravité que la guerre russo-japonaise a soulevée.

CHAPITRE IV

LE CARACTÈRE HOSTILE

Les biens des particuliers ne jouissent pas, dans la guerre maritime des mêmes avantages que dans la guerre terrestre. Sur terre, seul le droit de réquisition reconnu aux armées, constitue une restriction à la libre jouissance par les habitants, des biens qui leur appartiennent. L'importance du commerce par mer, le fait que toute occupation des flots est impossible, que, par suite, des fraudes inévitables se produisent, et que le trafic des marchandises prohibées par la nation victorieuse, continue néanmoins à destination de son ennemi, ont fait adopter pour la guerre navale des principes plus rigoureux. Ne pouvant arrêter qu'une partie du négoce interdit par eux, les belligérants traitent plus durement les biens qui leur tombent sous la main, et exercent sur ces biens un droit de capture et non un simple droit de préemption.

La loi internationale, longtemps imprécise, a laissé jusqu'à ces dernières années, les états, libres d'opérer à leur gré les captures qu'ils jugeaient utiles, et les belli-

gérants en ont profité pour ménager leurs intérêts au détriment de la justice. Désormais les seules saisies autorisées, sont celles des navires ennemis, ainsi que des marchandises ennemies embarquées à bord de ces navires ; le droit de confiscation est étendu également aux bâtiments neutres et à la portion de leur chargement constituant de la contrebande de guerre, lorsque ces bâtiments ou les biens qu'ils transportent sont à destination hostile.

Ainsi, désormais, la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre, est insaisissable sous pavillon neutre et la marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas confisquable à bord des navires ennemis : tels sont les principes posés par la Convention de Paris du 16 avril 1856, dans ses articles 2 et 3. Mais si importants que soient ces deux articles, et si nets qu'ils puissent sembler à première vue, ils n'ont pas résolu complètement le problème qu'ils tentaient de solutionner. A l'heure actuelle, toutes les nations ne donnent pas la même acception au mot *ennemi*, et les doctrines des divers peuples ne se sont pas encore entendues, sur ce qui constitue un *territoire ennemi*, un *sujet* de l'état, un *navire*, une *marchandise ennemie* ; et même, jusqu'à la Conférence de Londres (26 février 1909) les gouvernements professaient, au sujet de la contrebande de guerre, des théories très dissemblables.

Ces divergences d'opinion étaient voulues. En ce qui concerne le caractère hostile, deux grandes doctrines se trouvaient en présence, celle des Anglais et celle des Continentaux. Les théories britanniques visaient à l'extension du caractère ennemi ; celles des autres nations européennes, s'efforçaient au contraire de diminuer le nombre des victimes de la guerre. Cette question de droit n'était qu'une

question politique : la nation puissante sur mer entendait enlever à ses adversaires le plus grand nombre possible des moyens de continuer la lutte, les autres peuples, au contraire, faisaient preuve d'un libéralisme intéressé.

Ces divergences existent encore. Le commentaire officiel de la Déclaration de Londres reconnaît cependant, en ces termes, l'importance de cette question : « L'utilité de dégager, à cet égard, des règles claires et simples, n'a pas besoin d'être démontrée. Pour le commerce, l'incertitude des risques de capture, si elle n'est pas une cause d'arrêt total, est tout au moins la pire des entraves. Le commerçant doit savoir les risques qu'il court en chargeant sur tel ou tel navire; l'assureur, s'il ignore la gravité de ces risques, est forcé d'exiger des primes de guerre, souvent exorbitantes, ou insuffisantes (1). »

Malgré la reconnaissance officielle de l'importance de cette question, les plénipotentiaires de 1909 se sont séparés, avant de s'être entendus, et le rapporteur du projet de convention, était obligé de conclure en ces termes : « Les règles qui forment ce chapitre, ne sont malheureusement pas complètes; quelques points importants ont dû être laissés de côté. » Il eut été plus exact de dire : « Une seule question fut précisée, celle de la nationalité du navire. » L'article 57 de la Déclaration décide que, désormais, « le caractère neutre ou ennemi du navire sera déterminé par le pavillon qu'il a droit de porter. »

En 1904, les deux adversaires étaient signataires l'un et l'autre de la Convention de 1856, la Russie y ayant adhéré lors de la rédaction et le Japon, le 30 octobre 1886. La

(1) Conférence navale de Londres, *Documents diplomatiques*, p. 74.

saisie des biens fut donc réglée en principe conformément au texte si libéral de cette convention, mais les divergences de vue des belligérants, relativement à la notion du caractère hostile, montrèrent bientôt leur importance. La Russie se rallia aux théories continentales, le Japon mit en pratique celles de l'Angleterre et les principes appliqués au cours de la lutte par les belligérants différèrent du tout au tout, en ce qui concerne la notion du territoire ennemi, des sujets, des bâtiments, ou des marchandises ennemies.

I. *Du territoire et des sujets ennemis.* — Lorqu'une guerre éclate et qu'il s'agit de déterminer les biens ou les personnes considérées comme hostiles, la première question que l'on puisse se poser est : « Qu'entend-on par territoire ennemi ? » Suivant la notion que les belligérants se feront de ce qui constitue le pays adverse, suivant l'étendue plus ou moins grande qu'ils lui assignent, un nombre plus ou moins considérable de personnes, tenues pour sujettes des belligérants, verront leurs biens devenir susceptibles de capture, dans la guerre sur mer.

Pour les Anglais, le territoire ennemi est, non seulement constitué par le sol national de l'adversaire, mais encore par les provinces nouvelles qu'il vient d'acquérir par traité, et qu'il n'a pu encore faire occuper militairement, ainsi que les contrées où ses armées viennent de s'établir, dans un esprit de conquête définitive. « Avec leurs tendances essentiellement pratiques, les Anglais ne pouvaient attacher une valeur exclusive aux frontières légales. Ils ne traitent en ennemis les habitants du territoire ennemi, qu'à raison de l'aide pécuniaire qu'ils fournissent à l'Etat adverse. Ils doivent, par suite, considérer

comme territoire ennemi, toute contrée sur laquelle cet Etat exerce une autorité effective, en en exploitant les ressources (1). Cependant, l'Angleterre ne considère pas comme ennemis les territoires occupés d'une façon passagère par les armées de ses rivaux. Ces doctrines, les Japonais les ont adoptées exactement.

En imitant les théories britanniques, le gouvernement de Tokio se trouvait à même de considérer comme territoire ennemi, la Mandchourie maritime, province dépendant de la Chine, et occupée militairement par la Russie.

Lorsqu'en 1900, les Boxers se soulevèrent contre les étrangers, une partie de ces rebelles chinois passa la frontière sibérienne et vint assiéger la ville russe de Blagovetchensk ; les soldats du tsar prirent bientôt l'avantage sur leurs adversaires, et des troupes nombreuses envahirent le sol mandchou. L'occupation durait encore en 1904, et bien que la Russie se déclarât prête à évacuer ces provinces chinoises, l'une des causes de la guerre entre les deux grands empires, fut le peu de hâte que le tsar avait de faire rentrer ses soldats sur le territoire sibérien.

La guerre terrestre de 1904 et 1905 se déroula presque tout entière dans les plaines mandchoues. La Chine, qui, un moment avait songé à s'unir au Japon, s'étant résignée à la neutralité, la Mandchourie se trouva au point de vue du Droit international, dans une situation particulièrement anormale. Province neutre, elle servait de champ clos aux deux adversaires. Dès le 17 février 1904, une note rédigée à Tokio déclarait que le gouvernement « respecterait aussi longtemps que la Russie, la neutralité chinoise, sauf dans les régions occupées par la Russie » ;

(1) Dupuis, *op. cit.*, p. 135.

et la cour de Pékin, dans la déclaration de neutralité qu'elle publia le 19 février, s'exprime en ces termes : « En ces diverses provinces (constituant la Chine proprement dite) ainsi que dans la Mongolie extérieure et intérieure, on doit observer les règles de la neutralité. » Les trois provinces de l'Est mandchou, c'est-à-dire toute la Mandchourie à l'exception de la région ouest du Chao, firent partie du théâtre de la guerre, sans opposition de la Chine, ni du Japon (1). » A ces provinces de la Mandchourie maritime, il faut ajouter le territoire de la province du Liao-Toung, dont la Russie était locataire pour une durée de 100 années, aux termes d'une cession à bail passée en 1898, entre elle et le gouvernement chinois.

Les habitants de ces territoires se trouvaient, du fait de la guerre, dans une situation étrange. Aux termes de la déclaration du 17 février, le Japon s'engageait à les considérer comme sujets neutres, dans les rapports qui existeraient entre eux et ses troupes (il leur appliqua cependant le droit de réquisition). Les biens terrestres dépendant des administrations publiques, ou appartenant aux individus, devaient être l'objet du plus grand respect. Par contre le règlement des Prises maritimes considérait ces mêmes individus comme sujets ennemis, et ordonnait la confiscation de tous les biens, navires ou marchandises, hasardés par eux sur les mers. De nombreuses saisies de jonques, appartenant à des propriétaires de ces régions, eurent lieu au cours de la guerre. Ces captures étaient nettement ordonnées par l'article 5 des Prises : « En ce qui concerne le statut de l'individu, du navire et des marchandises, le territoire occupé *temporairement* ne sera pas considéré

(1) Ariga, *op. cit.*, p. 63.

pays ennemi. » L'occupation de la Mandchourie par les troupes russes, ayant eu lieu dans le but d'un établissement définitif, il est impossible d'interpréter l'article 5 du règlement japonais, autrement qu'en attribuant le caractère hostile au sol mandchou.

Les théories russes relatives au territoire ennemi, ne sont pas exprimées dans le Règlement des Prises du 27 mars 1895, ni dans l'Ordonnance de l'Amirauté du 20 septembre 1900 ; l'exacte délimitation géographique du pays adverse n'a pas pour les auteurs continentaux, l'intérêt capital qu'elle revêt aux yeux des écrivains britanniques. Au regard des jurisconsultes russes le caractère ennemi du sol, n'a aucune influence sur le statut des personnes qui l'habitent, et il en résulte, qu'à leurs yeux cette question n'a qu'un intérêt secondaire.

La doctrine anglaise, au contraire, considère comme ennemies, *toutes* les personnes qui habitent le pays ennemi, il en découle tout naturellement que la délimitation précise du territoire, constitue la base même du système britannique. Lorsque ce point est nettement établi, la nature juridique du sol agit sur l'état des personnes qui l'habitent, et en fait des ennemies. La théorie japonaise adopta les mêmes principes et considéra comme ennemis tous les individus vivant sur les territoires déclarés russes par la législation nippone. « Au point de vue de son statut personnel, dit le règlement des Prises, un individu sera sensé appartenir au pays où se trouve son domicile, quelle que soit la nationalité à laquelle il appartient. Le domicile d'un individu est le lieu de son principal établissement, et pour le consul qui s'occupe de commerce, le domicile est le lieu où il fait son commerce (1). »

(1) Règlement japonais, art. 3 et 4.

La loi japonaise pousse jusqu'à ces dernières limites, le principe que tous les habitants du territoire ennemi sont ennemis. Aller jusqu'à considérer les consuls s'occupant de commerce comme sujets de l'état adverse, est certainement exagéré ; il eut fallu tenir compte de la nationalité du Consul et opérer une distinction. Certaines nations ont coutume d'accréditer des négociants qui ne sont pas leurs nationaux et qui sont, parfois même, des sujets ennemis. On peut reconnaître aux états belligérants, le droit de tenir ces consuls pour des individus empreints du caractère hostile ; mais lorsqu'un état, accréditant ses propres nationaux, leur laisse la faculté de commercer, il est inadmissible qu'un belligérant ait le droit de considérer ces représentants d'une puissance neutre, comme sujets ennemis. Au cours de la guerre, aucun consul commerçant n'ayant été inquiété, les neutres n'eurent pas à faire entendre les protestations, que l'application du règlement japonais eut infailliblement soulevées.

Toutes ces difficultés, la législation russe les eut évitées à son pays : « C'est, dit M. Kasansky, le principal libéral et simple de la nationalité et non pas le principe du domicile du propriétaire des biens capturés, qui a été adopté par notre loi (1). En considérant comme sujets ennemis les individus tenus par la nation adverse elle-même, comme ses ressortissants, la loi russe évitait toute contestation avec les neutres, et adoptait des principes plus justes et plus simples, malgré qu'il ne soit pas toujours facile de connaître de quel état relève une personne, et que des fraudes soient possibles de la part de celles qui ont une double nationalité.

(1) Kasansky, *Code russe des lois de la guerre maritime* J. D. I. P. 1904, p. 276.

II. *Des Navires Ennemis.* — En vertu de la Convention du 16 avril 1856, les adversaires saisirent au cours de la guerre les navires qu'ils considéraient comme ennemis. Les deux doctrines, russes et japonaises, malgré leurs divergences profondes, avaient cependant des points communs ; l'une et l'autre par exemple, considéraient les navires battant pavillon ennemi comme sujets à capture. Mais les traits communs sont peu nombreux et la loi russe se distingue bientôt de celle du Japon, par sa simplicité et par sa netteté : « La nationalité du navire, dit l'article 7 du règlement du 27 mars 1895, se détermine par la loi du pays, à la flotte duquel, le navire déclare appartenir. » Le droit de capturer un bâtiment résulte, en quelque sorte, d'une simple enquête de pavillon. Si un bateau neutre arbore les couleurs ennemies, sans avoir droit de les porter, il s'expose pour ce fait à la saisie. De même, si un navire, battant pavillon neutre, navigue avec des documents établissant qu'il relève de l'Etat adverse, et n'a aucun droit d'arborer les couleurs qu'il porte, il est encore sujet à capturer. Seuls les navires couverts par un pavillon neutre, et documentés comme relevant d'un état ami, sont exempts de capture.

La loi japonaise ordonne elle aussi la capture des bateaux battant pavillon ennemi quelle que soit leur nationalité réelle. Mais elle s'appuie principalement sur le caractère ennemi ou neutre du propriétaire, pour déterminer la condition du bâtiment. « Les navires ennemis sont « ceux qui appartiennent, en tout ou en partie, à un pays « ou à un individu ennemi, à moins qu'ils ne naviguent « avec des lettres patentes de l'empire (1). » Alors que la loi

(1) Règlement Japonais, art. 6, § 3.

russe se plie aux règles particulières des états neutres, relativement au statut des navires relevant de leur autorité ; qu'elle se contente d'examiner si réellement, le bâtiment n'a pas perdu son caractère national, et si, en vertu des lois de son pays, il peut être considéré comme relevant de l'autorité dont il invoque la protection, le Japon néglige toutes les législations autres que la sienne, tient pour ennemis les navires qu'il déclare appartenir à des ennemis, et qui sont la propriété d'individus habitant le territoire de l'état adverse.

La législation japonaise eut donc peu de souci du droit des neutres, et les avantages pratiques du système adopté à Tokio, ne sont pas évidents. Pour avoir intérêt à étendre la notion du caractère hostile, il eut fallu être plus fort sur mer que ne l'était le Japon, dont le gouvernement se fut exposé à des protestations, si l'occasion s'était présentée pour lui, de faire usage de ses théories. L'Angleterre seule eut pu se permettre, l'emploi intégral des principes énoncés au règlement japonais, elle n'eut en tous cas jamais toléré qu'ils fussent appliqués à l'un de ses bâtiments nationaux.

Une des difficultés les plus fréquentes rencontrées par les Tribunaux de Prises, est provoquée par le fait, que les propriétaires des bâtiments sont de nationalité différente ; l'un ennemi, l'autre neutre. Il appartient à la juridiction de Prises de déclarer quelle est la nationalité réelle du navire, mais cette nationalité, les règlements russes et japonais la déclarent indivisible : si le navire est reconnu ennemi, le propriétaire neutre pert sa part dans le bâtiment sans pouvoir exiger aucune indemnité. Ce caractère d'indivisibilité du droit du capteur est également opposable à toute personne neutre, ayant un droit réel sur le

navire, notamment un droit d'hypothèque ou un privilège.

Au début de la guerre, la flotte japonaise saisit le vapeur russe *Rossia*. Ce cargo venait de subir des réparations, dont la maison anglaise Gill and C°, établie à Kobé, avait avancé le prix; au moment de la saisie du navire les armateurs du *Rossia* étaient encore débiteurs de 15.000 yens. Lors du jugement de Prise, Gill and C° demandèrent qu'il leur fut reconnu un droit de préférence, jusqu'à concurrence de la somme qui leur était due, ou bien que le Trésor public fut condamné au paiement de la créance. La Cour de Sasebo rejeta la demande relative au droit de préférence, la propriété du navire capturé devant être considérée comme indivisible; elle se déclara incompétente sur la question de savoir si le Trésor public pouvait être condamné à payer cette somme.

Il est à remarquer d'ailleurs, que lorsqu'un navire neutre est condamné, pour avoir contrevenu aux dispositions prises par les belligérants en matière de contrebande, ou de blocus, le même principe d'indivisibilité est opposable aux créanciers privilégiés ou hypothécaires. Dans l'affaire du navire anglais *Nigretia*, des pétitionnaires qui présentaient une requête semblable à celle de Gill and C° furent déboutés. Ce cargo avait été affrété pour six mois, par la *Mitsubishi Goshi Kwaisha*, lorsque le 19 octobre 1904 il s'échoua sur les côtes de Chine. La société japonaise effectua le remplacement à ses frais, et quelques jours après, le contrat qui liait la *Mitsubishi* à l'armateur du *Nigretia* ayant pris fin, ce dernier affréta son vapeur à un commerçant russe. Le 16 décembre un croiseur japonais arrêta le *Nigretia* qu'il soupçonnait de se livrer à la contrebande des personnes, et un jugement du 17 avril 1905, prononça la confiscation du navire. La

Mitsubishi fut partie au procès ; elle revendiquait un privilège sur le vapeur anglais, et prétendait toucher, avant l'Etat japonais, lors de la vente du navire, les sommes qu'elle avait dépensées pour sa conservation. « Bien que le pétitionnaire, dit la Haute Cour des Prises, ait dépensé la somme de 4.379 yens, pour le sauvetage du vapeur *Nigretia*, les règles japonaises ne lui reconnaissent aucun droit de préférence sur la chose capturée..., au regard de la loi internationale, le droit du capteur est absolu : aucun droit réel, aucun droit résultant d'une obligation avec une tierce partie ne peut prendre rang avant le sien (1). » La cour japonaise se déclarait incompétente encore une fois, sur le second moyen invoqué par la *Mitsubishi*, qui demandait en tous cas, que les sommes payées par elles lui fussent remboursées par le Trésor Public : « La question, disait la Haute Cour, appartient au droit civil, et ne peut être jugée par un Tribunal de Prises. »

Les législations des deux adversaires, qui avaient adopté des règles identiques au sujet des bâtiments portant pavillon ennemi, qui, l'une et l'autre avaient appliqué le principe de l'indivisibilité de la propriété maritime, ont toutes deux mentionné, au nombre des bâtiments sujets à capture « les navires à l'usage de l'ennemi ». Nulle formule n'est plus vague. Elle eut pu permettre les traitements plus sévères à l'égard des neutres, elle laissait, en tout cas, aux Cours des Prises, la plus grande latitude dans l'interprétation de la loi. Les décisions des tribunaux russes relatives aux navires incorporés dans le commerce ennemi, poussèrent la libéralité au delà de ce qui est raisonnable ; les juges japonais firent preuve de leur sévérité coutumière.

(1) Takahashi, *op. cit.*, aff. du *Rossia*, p. 558 ; du *Nigretia*, p. 553.

En se montrant plus rigoureuses, les cours russes auraient pu rendre les plus grands services à leur pays. La marine de commerce japonaise ayant été absorbée en totalité par le service des transports militaires, le Japon fut obligé de recourir aux étrangers pour effectuer ses transports commerciaux. Bientôt d'ailleurs, les armateurs japonais soucieux de conserver leur clientèle, et d'agir pour leur propre compte, achetèrent des navires à l'étranger ou en affrétèrent pour de longues périodes. Ces affrétés constituent essentiellement une catégorie de navires « à l'usage de l'ennemi. » Dès le mois de mars 1904, 55 navires européens, jaugeant 120.600 tonneaux étaient loués pour une longue période à des maisons japonaises, et celles-ci, en juin 1905 eurent à leur disposition jusqu'à 89 vapeurs d'un déplacement de 189.500 tonneaux (1). La *Nippon Yushen* pour conserver sa ligne sur l'Europe, affréta 7 grands vapeurs, et sauvegarda sa ligne du Pacifique en passant des traités avec la *China Mutual S S C°*, la *Boston S S C°*, et la *Great Eastern S S C°* (2). A elle seule, la grande Compagnie japonaise, avait eu en location, d'un bout à l'autre de la guerre, 24 navires déplaçant 60.000 tonneaux.

Ainsi, tandis que la flotte commerciale nippone se transformait en croiseurs auxiliaires, ou se consacrait au transport des troupes, les navires neutres venus pour prendre leur place, sont accaparés par les négociants japonais qui spéculent, non seulement sur les marchandises qu'ils portent, mais encore sur le contrat d'affrétement lui-même. La Haute Cour de Saint-Pétersbourg, ordonna

(1) *Marine Rundchau*, décembre 1906.

(2) Rapport aux actionnaires de la *Nippon Yushen Kwaisha*, 1er semestre 1906.

cependant que des indemnités fussent payées à deux armateurs allemands, dont les navires furent coulés, alors qu'ils étaient incorporés à la marine de commerce ennemie.

Le vapeur *Théa* avait été affrété pour 9 mois par la *Hokkaido Sangyo Kwaisha* et se livrait au cabotage, navigation réservée en temps ordinaire aux seuls navires japonais, lorsque la division de Wladivostock le détruisit, au moment où il effectuait une traversée entre Otaru et Shimonoseki. Son chargement (de l'huile de poisson) constituait de la contrebande de guerre, et l'équipage qui le montait, était en partie japonais. La Cour de Wladivostock prononça la condamnation du navire allemand : « Le *Théa*, disait-elle, était incorporé à la marine de commerce japonaise et sa cargaison, tout entière ennemie était sujette à capture (1). » La Haute Cour, par son arrêt du 3 décembre 1904, modifia du tout au tout la décision rendue en première instance : le *Théa* n'ayant pas en droit allemand, perdu sa qualité de navire de l'empire, ne pouvait être considéré comme dénationalisé. De plus, le droit allemand n'obligeant en aucune façon les armateurs à recruter leurs équipages parmi les nationaux allemands (2), on ne pouvait faire aucun reproche au *Théa* pour avoir à son bord un personnel en majeure partie japonais. Il était impossible également de tirer argument pour condamner ce navire, du fait que le cabotage est au Japon une navigation réservée. Une ordonnance impériale, publiée au début de la guerre, ayant autorisé les neutres à effectuer cette navigation pendant la durée des hostilités.

(1) Jugement du 27 juillet 1904.

(2) Duboc, *Le droit de visite*, p. 643. Percls, *Manuel de Droit Maritime Intern.*, p. 143.

Les armateurs du *Théa* reçurent en conséquence une indemnité de 700.000 marks.

L'affaire du *Tétartos* fut à peu près semblable. Ce vapeur allemand avait été coulé le 29 mai 1905, par le croiseur russe *Rion*, alors qu'il quittait les ports japonais avec un chargement de rails, à destination de Tien-tsin. Le *Tétartos* était l'un des navires affrétés pas l'*Osaka Shosen*, et depuis mars 1904, c'est-à-dire depuis le début de la guerre, monté par un équipage en partie japonais, il trafiquait pour le compte de cette Compagnie japonaise d'armements. Le contrat, qui produisait effets, depuis 14 mois déjà, ne devait prendre fin qu'en janvier 1906. Les tribunaux russes accordèrent 200.000 roubles d'indemnité aux armateurs allemands pour la perte de leur navire (1).

La jurisprudence russe fut donc nettement favorable aux neutres ; mais il faut remarquer que ces jugements très doux, furent rendus à la suite des protestations soulevées par la destruction des navires neutres, et que ces décisions s'appliquaient précisément à des bâtiments coulés par les escadres russes. Cependant, les arrêts de Saint-Pétersbourg indiquent que dans la loi russe, l'expression de « navires à l'usage de l'ennemi », est strictement réservées aux bâtiments se livrant à des actes contraires à la neutralité, et non aux navires loués à des armateurs ennemis. La jurisprudence russe fut également bien libérale, lorsque faisant état de l'ordonnance impériale japonaise qui autorisait les neutres à faire le cabotage, elle s'appuya sur cette ordonnance pour acquitter le *Théa*. Les Anglais, imités sur ce point encore par les Japonais, n'ont jamais voulu supporter qu'une nation en guerre, empêchée de continuer ses opé-

(1) *Marine Rundchau*, décembre 1906.

rations commerciales, au moyen de ses propres navires soumis à la saisie, puisse leur substituer des cargos neutres. La règle de 1756 a décidé que « tout bâtiment neutre se livrant à une navigation réservée en temps de paix aux seuls navires ennemis, serait considéré comme ennemi (1). » Cette règle de 1756 est d'autant plus intéressante à connaître que lorsque les Cours japonaises eurent à juger les cas des deux navires américains *Australia* et *Montara*, elles invoquèrent, pour les condamner, le principe que tout bâtiment se livrant à une navigation réservée en temps de paix au pavillon commercial adverse, est sujet à capture.

L'*Australia* avait été affrété à San Francisco le 10 avril 1905, par la *Compagnie Industrielle et Commerciale du Kamtchatka*, celle-ci avait placé à bord comme subrécargue, un agent officiel russe, nommé Grebnicky, et, après avoir chargé le vapeur de vivres, l'avait dirigé sur la Mer d'Okostk et la mer de Berhing. Au cours de sa traversée, l'*Australia* visita les divers établissements riverains de ces mers, y recueillant et y déposant la correspondance officielle ou privée, et distribuant des vivres aux populations affamées. Le croiseur japonais *Suma* l'ayant rencontré le 13 août 1905, en opéra la capture.

Le *Montara* avait été affrété dans les mêmes conditions, et pour une durée de 5 mois, par la même compagnie ; lui aussi consacrait son voyage au ravitaillement des populations sibériennes ou à des opérations commerciales telles que l'exportation des fourrures lorsqu'il fut capturé le 8 août par l'*Izumi*.

La confiscation de ces deux bâtiments fut prononcée

(1) Dupuis, *op. cit.*, p. 150.

par justice, parce qu'en se livrant à une navigation réservée, ils avaient perdu le bénéfice de leur nationalité : « Les îles du Commandeur, dit la Cour de Yo Kosuka, dans son jugement du 4 novembre 1905, relatif au *Montara*, étaient, ainsi que leur voisinage, originairement interdites aux bâtiments étrangers, mais à la déclaration de guerre, le Gouvernement russe donna licence à la *Compagnie du Kamtchatka*, ainsi qu'à la *Compagnie Est-Asiatique*, d'affréter des navires pour ces régions, et ce bâtiment (le *Montara*) bien qu'étranger, naviguait avec une licence de l'ennemi (1). » Ainsi, aux yeux des Japonais, le fait d'autoriser, pour la durée de la guerre, les navires neutres à se livrer à un commerce réservé, ne modifie pas la culpabilité de ces navires, qui sont néanmoins considérés comme incorporés à la flotte marchande de l'ennemi.

Mais d'autres raisons eussent dû déterminer les juges japonais à se montrer moins sévères. Les populations des districts visités par l'*Australia* et le *Montara*, n'avaient pu recevoir les vivres qu'annuellement les vapeurs de la Flotte volontaire leur faisaient parvenir. Devant les souffrances provoquées par la famine, le Gouvernement russe, afin de venir en aide à ses sujets, affréta les deux navires américains en question, et le but philanthropique de leur voyage eut dû les faire respecter. Il était humainement impossible de laisser se prolonger la situation malheureuse des populations sibériennes, et le gouvernement russe, ne pouvant envoyer à leur secours ses propres navires, était bien obligé de recourir à ceux des neutres. Ceux-ci ne se livraient donc pas à des opérations commerciales proprement dites. Mais, pour justifier leurs arrêts, les Cours japonaises usèrent d'allégations inattendues parfois. Des troupes, disaient-elles, occupaient les régions secourues, et

une partie des vivres transportés par les deux cargos américains, devaient leur profiter. Cette raison était en tout cas insuffisante pour provoquer la dénationalisation des navires en question, qui n'étaient même pas confisquables pour transport de contrebande de guerre, le Japon considérant les vivres comme contrebande relative et la preuve de la destination de ces denrées alimentaires aux troupes ennemies, n'étant pas faite. Un second argument, invoqué par les Cours japonaises, disait que Grebnicky, l'agent russe embarqué sur l'*Australia*, avait payé un trimestre de solde à 300 volontaires sibériens. Mais il était impossible de poursuivre l'*Australia* pour transport de contrebande de guerre, la monnaie ayant été débarquée; le navire n'était donc plus saisissable, que dans le cas où il aurait été dénationalisé, ou dans celui où il aurait rendu aux Russes des services d'assistance hostile. La bonne foi des armateurs ne laissait aucun doute, l'œuvre entreprise étant essentiellement humanitaire, il eut été juste de relâcher au moins les navires, en admettant même que l'on puisse confisquer les cargaisons. La décision relative au *Montara* se signale tout particulièrement par la faiblesse des motifs ayant déterminé la saisie, il n'avait à bord ni agent officiel (celui de l'*Australia* n'était embarqué que pour distribuer des secours, puisque les régions visitées n'étaient pas occupées par des troupes régulières) ni monnaie pour solder les volontaires. Le *Montara* se livrait donc uniquement à une entreprise philanthropique. En le condamnant, les Cours japonaises firent preuve de leur sévérité coutumière, qui les portait à considérer comme coupable, tout navire saisi.

III. *Les marchandises ennemies.* — En ce qui concerne les biens de cette catégorie sujets à capture, les doctrines

russes et japonaises n'avaient qu'un point commun. Elles ordonnaient la confiscation des marchandises ennemies, à bord des navires ennemis, et présumaient que, *tous les biens*, composant la cargaison de ces bâtiments, *étaient ennemis* (1). Les deux législations obligeaient donc le propriétaire neutre à entamer une action en revendication, pour obtenir la reconnaissance de la légitimité de son droit sur sa propre chose. Mais là s'arrêtaient les points de contact entre les doctrines japonaises et russes.

La théorie russe préconisait tout simplement de considérer comme ennemis, les biens appartenant à des nationaux ennemis, quelle que fut leur résidence ; mais de laisser libres les marchandises appartenant à des neutres, au cas même où ils eussent habité le territoire ennemi.

Au Japon, les principes adoptés, tendaient à l'extension du droit de capture ; les tribunaux avaient pouvoir d'ordonner la confiscation, à bord des navires ennemis, de toutes les marchandises *destinées* au pays ennemi, ainsi que de toutes les marchandises *provenant* du pays ennemi et dont *la vente* aurait été opérée *in transitu*.

Le premier axiome : « toute marchandise destinée au pays ennemi est ennemie », est la déduction logique du principe que, tout habitant du territoire ennemi est ennemi. Lorsqu'un navire de commerce, battant pavillon de l'adversaire, fait route vers un de ses ports nationaux, la cargaison qu'il porte est confisquable comme destinée à des ennemis. C'est ainsi que lors de la capture du navire russe *Mukden*, la maison *Marceron et Schreter*, dirigée par des français établis à Wladivostock, ayant essayé de soustraire à la confiscation des biens qui lui appartenaient, et comprenant des ma-

(1) Règlement Russe, art. 10.

chines à écrire, de la monnaie et des plaques de zinc, vit repousser ses prétentions : « le caractère national des biens, dit la Cour de Sasebo, est déterminé par la résidence du propriétaire, et non par sa nationalité. » Le même jugement exemptait de capture, un lot de pavillons et de papier destiné au Consulat de France à Wladivostock, et qui était protégé par le principe de l'exterritorialité (1). Ainsi, les biens des sujets neutres, domiciliés en territoire ennemi sont sujets à capture dans la guerre sur mer, sauf dans le cas où ces individus sont des consuls *non commerçants*. Mais le règlement japonais a apporté une importante aggravation à ce principe, lorsqu'il a disposé que les marchandises expédiées au pays ennemi, par une personne qui a son domicile dans un pays neutre, sont ennemies (2). Il eut été nécessaire de faire une distinction entre les diverses façons dont seraient opérées les envois et de respecter les marchandises nettement documentées comme neutres. On ne saurait poser comme un principe absolu, que toute marchandise en route pour le pays ennemi appartient à des individus y résidant ; et la loi japonaise prise dans son sens strict, prohiberait aux neutres habitant en territoire neutre, de diriger par bateaux ennemis, des biens non encore vendus et par conséquent appartenant réellement à des expéditeurs, les ayant mis en route par spéculation. Le caractère neutre de tels biens, est indiscutable. En tous cas, ce principe s'il eut été appliqué, aurait été une violation flagrante de la convention du 16 avril 1856, laquelle interdit la capture des marchandises neutres.

En déclarant nulle la vente opérée *in transitu*, des mar-

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 601.
(2) Règlement Japonais, art. 9, § 1.

chandises en provenance du pays ennemi, la loi japonaise n'établissait pas une règle aussi dangereuse pour les intérêts neutres ; elle avait pour but unique d'empêcher les négociants russes de soustraire à la capture, au moyen d'une fraude facile, les biens qu'ils expédieraient par mer.

Ainsi, dans ses grandes lignes, la loi japonaise relative au caractère hostile des biens, était imitée de celle des Anglais, et si au cours de la guerre certains points de doctrine avaient dû être appliqués, des difficultés auraient été, sans doute, soulevées par les signataires de la Convention de Paris.

CHAPITRE V

LE DROIT DE VISITE ET DE RECHERCHE. LA VISITE DES PAQUEBOTS POSTAUX ET LA SAISIE DES CORRESPONDANCES.

Dans toute grande guerre maritime, le droit de visite est fréquemment exercé. Il constitue l'unique moyen légal de s'assurer de l'identité des navires rencontrés, il permet de reconnaître le caractère innocent des biens transportés sous pavillon neutre.

Une centaine de navires au moins furent visités en 1904-1905 par les deux flottes rivales ; mais on doit noter dès maintenant une distinction remarquable entre les procédés russes et japonais. La flotte nippone ne pratiqua le droit de visite que dans un espace restreint autour du

théâtre des opérations, celle du Tsar, au contraire, étendit le cercle de ses investigations jusqu'aux eaux européennes. Les journaux anglais se demandèrent à ce propos, si les belligérants ont le droit de pratiquer ces recherches à bord des bâtiments neutres, si loin du théâtre des hostilités. M. Lawrence (1) est d'avis qu'il n'y a aucun doute à ce sujet : d'ailleurs la législation et la pratique anglaise se sont montrées souvent si sévères en matière d'application du droit de visite, que le Gouvernement britannique aurait mauvaise grâce de protester contre l'application de ses propres doctrines.

Toujours est-il que, au début de la guerre, la division de l'amiral Virénius visita dans la Méditerranée le paquebot anglais *Mombasa* (2) (22 février). Le 2 mai, la canonnière *Krabry* usa du même droit vis-à-vis de l'*Osiris* (3), de la *Peninsular and Oriental*, et pratiqua des recherches à bord pour mettre la main sur le courrier à destination du Japon. La perquisition resta sans résultat, le capitaine de l'*Osiris* ayant caché le courrier. Enfin au mois de septembre, l'*Oural* visita un navire britannique, le *Scotian*, chargé de 2.500 tonnes de charbon pour Ajaccio. Ce bâtiment se trouvait alors par le travers des côtes portugaises. Le 12 du même mois, et dans les mêmes parages, le *Téreck* arrêta pendant plus d'une heure le vapeur anglais *Tréherbert* qui transportait du charbon à Alger (4).

Il n'est pas inutile de rappeler également la campagne du *Petersbourg* et du *Smolensk*, effectuée au mois de juillet

(1) Lawrence, *War and Neutrality*, p. 186.

(2) *Marine Rundchau*, décembre 1906.

(3) *Marine Rundchau*, décembre 1906 et Lawrence, *War and Neutrality*, 185.

(4) *Moniteur de la flotte*, 24 sep. 1904.

1904 dans la mer Rouge et au cours de laquelle neuf bâtiments furent visités.

Le résultat des opérations menées si loin du théâtre de l'action, fut à peu près nul pour les Russes. Il n'est jamais dans l'intérêt d'une nation qui veut entretenir des relations amicales avec les neutres, d'exercer le droit de visite dans les mers trop éloignées. Si cette puissance est assez forte pour imposer définitivement le respect, sa diplomatie aura à subir de rudes attaques.

Une guerre peut très bien résulter de l'application trop stricte du droit de visite. Le commerce innocent des neutres est troublé par les retards que lui causent la recherche ; mais, outre ce dommage immédiat, les négociants redoutent encore davantage l'intrusion à leur bord d'officiers étrangers venant fouiller les papiers du navire et prendre connaissance des secrets commerciaux.

A mesure qu'un croiseur s'éloigne du lieu principal de la guerre, les visites exercées par lui multiplient jusqu'à l'infini les cas litigieux et contestables ; il rencontre un plus grand nombre de navires ayant des papiers de bord irréguliers, et dont la destination finale est néanmoins licite. La consignation à ordre, semble plus particulièrement destinée à créer aux belligérants de graves difficultés. On voit, d'une façon sans cesse plus fréquente, des négociants diriger, dans un but de spéculation, sur des places importantes, des cargaisons qui n'ont pas encore trouvé acquéreur. Arrivé dans le port de consignation à ordre, le navire y attend les indications de l'affréteur, soit pour livrer sur place la marchandise, soit pour se diriger sur une place plus éloignée, où un acquéreur se propose. Jusqu'au moment où la cargaison a une destination précise, le navire navigue à ordre.

Ce procédé semble éminemment suspect aux belligérants, qui eux, exigent des papiers de bord évoquant nettement la destination finale. Or, ils soupçonnent la consignation à ordre d'avoir pour but de faciliter l'approche des ports ennemis, et les cargos ainsi documentés, risquent de voir considérer leur traversée tout entière, comme ayant pour but inavoué de gagner le territoire de l'adversaire, ils sont menacés de se faire condamner, par l'application de la théorie de la continuité du voyage.

C'est ce qui advint au navire norwégien *Aggi*, qui, arrivant à Nagasaki avec un chargement de charbon « à ordre », pour y vendre cette cargaison, se vit saisir, le 20 juillet 1904, puis relâcher bientôt après.

A cause du trouble que causent au commerce innocent les arrestations de navires, dont la destination n'est pas clairement définie, il serait préférable que la zône de visite ne s'étendît pas outre mesure, et que ce droit fût exercé uniquement sur les navires désignés par le service des renseignements comme étant suspects.

Les exemples indiquent nettement combien la visite et la saisie loin du théâtre de la guerre sont contestées. A la fin de février 1904, les navires anglais *Frankby* et *Ettrikdale*, le vapeur norvégien *Mathilda*, chargés de Cardiff, furent arrêtés par la division Virénius ; les destinations de cargaisons étaient Hong Kong, Sambang et Sasébo, les deux bâtiments anglais avaient des consignations à ordre, mais, étant donnée la nature du charbon, les soupçons à leur égard étaient plus que fondés. Par l'intermédiaire de l'Égypte, le gouvernement anglais souleva des difficultés aux navires russes, difficultés qui cessèrent, lorsque le Tsar, prenant comme prétexte qu'au moment de la capture les décrets sur la contrebande n'avaient pas paru, donna

l'ordre de relâcher les trois navires (1). Dans la campagne du *Petersbourg* et du *Smolensk*, le *Malacca* portant de la contrebande de guerre (pièces métalliques de grues), l'*Ardova* chargé de charbon et d'explosifs pour Manille et le Japon, le *Scandia* naviguant avec une cargaison de rails à destination de l'ennemi durent être relâchés.

Toutes les fois qu'une saisie était justifiable en fait, avant d'avoir pu en porter la cause devant les Tribunaux, la Russie fut obligée de céder à la pression diplomatique. Dans le cas du *Petersbourg*, le gouvernement anglais invoqua la situation illégale de ce croiseur ; pour le *Franckby* et consorts, l'Égypte protesta contre la présence de trois prises mouillées dans ses eaux.

Lorsqu'on ne peut plus saisir, il est inutile de visiter ; or, le droit de visite lui même est arbitrairement limité par M. Lawrence.

Étudiant le cas de l'*Osiris* (2), ce jurisconsulte exprime l'opinion que les Russes n'ayant pas, en Méditerranée, de charbon, autrement qu'en abusant de la confiance des neutres, les croisières devraient leur y être interdites. On peut se demander en face de telles théories, par quoi est limité le droit des neutres. En vertu de quel principe ceux-ci pourraient-ils être admis à discuter la provenance du charbon qui sert au croiseur, alors, surtout que toutes les nations n'ont pas les mêmes règles en matière de neutralité ?

De même que les belligérants ont sur toutes les mers le droit de visite, de même, les neutres ont le droit de réclamer contre toute saisie injustifiée. D'ailleurs, le principe

(1) Lawrence *War* etc., p. 114; Clunet, 1904, p. 498.
(2) Lawrence, *op. cit.*, p. 187.

même du droit ne fut nié au Russes par aucune nation, on ne leur chercha des difficultés que pour les cas particuliers. Les idées exprimées par le *Morning Post* méritent cependant d'être rappelées : « Il nous semble que le gouvernement russe n'a pas saisi la signification du droit de visite en mer. Jusqu'à présent ce droit a été le moyen par lequel une puissance, victorieuse à la mer, se servait de sa prépondérance sur l'Océan pour causer des difficultés à son ennemi... Le droit de visite peut être toléré par une puissance quelconque, mais que la Grande Bretagne,.. puissance maritime de premier ordre, accepte une telle manière de faire, c'est impossible (1). » La déclaration de 1856, dans sa disposition « Le Pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre » implique pour l'Angleterre, comme pour les autres nations, l'obligation de laisser examiner le chargement de ses navires par les croiseurs belligérants. Mais cette déclaration, vivement combattue en Angleterre, et dont l'efficacité est niée par quelques auteurs britanniques, est très critiquée par les commerçants et les capitaines anglais, aussi le gouvernement britannique crut-il bon de rappeler aux commandants l'obligation où ils étaient de subir la visite.

L'Angleterre devait d'ailleurs s'efforcer de limiter strictement à la visite, les droits exercés par la Russie sur ses cargos, et rendre ainsi pratiquement inutile, un acte qu'elle reconnaissait comme légal. On ne saurait citer le nom d'un seul navire britannique, saisi par les Russes, qui n'ait été la cause de récriminations ; on ne saurait citer

(1) *Morning Post*, 25 juillet 1904.

non plus, un bâtiment saisi par les Japonais, qui ait provoqué des protestations sérieuses.

Le droit de visite est de tous celui qu'il est le plus nuisible de se voir restreindre. L'action de l'Angleterre contre la Russie, en 1904 et 1905, se traduisant par des difficultés systématiquement soulevées, fut si importante, l'obstruction eut un tel caractère de gravité, qu'une alliance effective n'eut pas été plus avantageuse pour le Japon. Celui-ci se trouvant dès le début de la guerre maître des eaux de l'Extrême-Orient, il ne restait plus aux flottes du Tsar, pour arrêter le trafic illégal, que de croiser à l'entrée de la mer des Indes ou en Méditerranée. L'obstruction anglaise en chassa la flotte russe. Étourdi par les clameurs de la presse britannique, le gouvernement russe dut céder à l'Angleterre, et laisser aux contrebandiers la route libre vers l'Orient. Et, depuis ce jour, le Japon tout entier, population, armée, marine, ne vécurent plus que de contrebande de guerre, naviguant sous pavillon anglais (1).

En exerçant le droit de visite au loin, la Russie accomplissait un acte qui eut été parfaitement justifié, si ses moyens militaires avaient été proportionnés à son droit. Une escadre puissante lui eut permis de tenir le langage qu'il eut été juste qu'elle tînt, et qui lui eut permis de conduire à ses Tribunaux les navires contrebandiers qui tombèrent en ses mains. Les croiseurs auxiliaires ont les mêmes droits que des bâtiments de guerre, mais ils sont trop faibles en artillerie. De tout cela, il faut conclure que, pour pratiquer sans risques le droit de visite, il faut être

(1) Daveluy, *La lutte pour l'empire de la mer*, p. 225.

très fort, mais que pour l'exercer sans subir de réclamation raisonnable, il faut être modéré.

L'exercice du droit de visite ne donna lieu à incident, pendant l'opération elle-même, que pour l'*Ardova* (anglais) qui essaya de se dérober par la fuite, et auquel le *Smolensk* tira trois coups de semonce, restés sans effet. Le croiseur russe envoya alors deux obus, l'un passa au dessus du centre du navire, l'autre au dessus de l'arrière. Mais il n'y eut à bord du navire aucune tentative de résistance à la visite.

Les Russes firent suivre une fois l'exercice de ce droit, de destruction de marchandises. Cet incident eut lieu le 2 juin 1905 à bord du *Cilurnum* (anglais) à destination de Kobé; et, 125 balles de coton, 411 sacs de haricots, 12 caisses d'antimoine de son chargement furent jetés par dessus bord. Ces jugements hâtifs, par lesquels les capitaines décident *de plano* du caractère hostile, peuvent entraîner de sérieuses difficultés. Les états, par leurs règlements intérieurs, doivent en interdire expressément la pratique. Dans le cas qui nous occupe, l'acte était injustifié. Les balles de coton n'étaient plus considérées comme contrebande de guerre, depuis l'ordonnance russe du 30 septembre 1904. Il eut été préférable de se contenter vis à vis du *Cilurnum* d'une simple visite, ou d'une recherche moins vigoureusement exécutée (1).

La question la plus importante, soulevée pendant la guerre, au sujet de la visite, fut l'exercice de ce droit vis-à-vis des paquebots postaux. Ces navires sont, sans aucun doute, susceptibles d'être arrêtés. En plus de la malle postale, ils transportent des voyageurs qui peuvent cons-

(1) *Moniteur de la flotte*, 10 juin 1905.

tituer un transport interdit, ou des marchandises, parmi lesquelles il y a peut-être de la contrebande. Aucun article de traité ne les a exemptés de la visite, ou de la capture.

C'est ainsi que les Russes visitèrent, dans la Méditerranée, le *Mombasa* et l'*Osiris*. L'incident le plus remarquable fut soulevé par le *Prinz Heinreich*, de la Hamburg Amerika, arrêté le 15 juillet dans la mer Rouge par le *Smolensk* et qui se vit saisir 31 sacs de lettres et 21 sacs ou caisses de colis postaux à destination du Japon. Le navire fut relâché aussitôt la saisie du courrier opérée; la malle postale fut d'ailleurs remise le lendemain au navire anglais *Persia*, et l'on constata plus tard la disparition de deux lettres destinées à des commerçants allemands de Tien Tsin, qui reçurent de la Russie les 50 marks d'indemnité prévus en pareil cas par les règlements postaux (1). Les Russes usèrent même, vis-à-vis des paquebots postaux, d'un droit plus rigoureux que la visite; le *Dnieper* coula le 5 juin 1905 le *Saint-Kilda* qui, en plus du courrier portait du riz et des vivres; quant à l'*Ikhona*, auquel le *Tereck* fit subir un sort identique, outre la malle de Rangoon à Yokohama dont quatre sacs furent ouverts, son chargement se composait également de riz.

Le procédé dont usèrent les Russes vis-à-vis de ces deux navires est certainement critiquable, car le gouvernement du Tsar, par ordonnance du 16 septembre 1904, avait décidé que la saisie du riz et des vivres ne pouvait être faite qu'autant qu'ils seraient destinés aux armées. Seul un jugement pouvait statuer sur la destination véritable. A ce sujet il est bon de rappeler que le *Brunehilde*,

(1) *Marine Rundschau*, déc. 1906 et *Moniteur de la flotte*, 23 juillet 1904.

(all[d]) visité par la flotte de l'amiral Rojestvensky au large du cap Padaran (Annam), fut relâché bien qu'il portât du riz et de la farine. Par analogie, les deux navires anglais saisis eussent dû être laissés libres comme l'avait été l'allemand (1). Les croiseurs russes prirent la précaution de sauver le courrier, et pour le faire parvenir à destination, le *Florès* (holl.) reçut du *Tereck* le courrier de l'*Ikhona* (6 juin) ; quant au *Bantam* (holl.), il ne reçut que le 19 juin, du *Dnieper*, les valises postales du *Saint-Kilda*.

Les paquebots postaux, bien que soumis au régime commun en ce qui concerne la visite et la capture, ont été postérieurement à la guerre, par la convention de la Haye du 18 octobre 1907, placés sous un régime de faveur. La correspondance qu'ils portent (fussent-ils des navires ennemis) est inviolable, sauf dans les cas de violation de blocus. Mais en 1904, les belligérants ne pouvaient s'inspirer que de la coutume, or, les exemples donnés par les conflits précédents indiquaient une tendance très nette vers la sévérité.

L'Allemagne et l'Angleterre, lors du blocus des côtes du Venezuela, effectué en 1902 par les forces combinées de ces deux nations, appliquèrent des mesures rigoureuses. Les paquebots postaux devaient stopper en dehors des lignes du blocus, et laisser visiter leur correspondance afin que l'on put retenir celle qui était nuisible aux intérêts des bloquants. Pendant la guerre de 1898, entre l'Espagne et les Etats-Unis, ce dernier pays laissa le passage libre pour le service de la poste, la capture ne pouvait s'exercer vis-à-vis des bâtiments que pour violation de blocus ou contrebande de guerre. En 1899, pendant la guerre du Transwaal, les

(1) *Marine Rundchau*, déc. 1906 et *Moniteur de la flotte*, juin 1905.

Anglais suivirent la même pratique. En 1862, les États-Unis, en 1870 la France, s'étaient montrés extrêmement libéraux pour les navires chargés du service postal (1).

Le procédé Anglo-Allemand de 1902, constituait un retour en arrière très net : il faut noter en outre que le libéralisme de l'Angleterre en 1899 était une faveur s'adressant aux seuls paquebots allemands et obtenue à la suite de protestations vigoureuses de l'Allemagne.

Il est à noter que le Manuel des Prises britannique dans ses articles 97 et suivants se montrait singulièrement rigoureux pour la correspondance ; la sanction de la découverte d'un message nuisible aux intérêts anglais était la saisie de la poste et du paquebot. Pour une simple lettre trouvée à bord, et dont le contenu était inconnu du transporteur, le navire se voyait condamner (2). L'article 12 du règlement des prises japonais prévoyait la capture des bâtiments postaux et ces dispositions sont imitées de celles de l'Angleterre : « Seront considérées comme dépêches de contrebande de guerre tous les documents officiels échangés entre les fonctionnaires du gouvernement ennemi pour les affaires officielles. Ne seront pas considérées comme dépêches de contrebande de guerre les documents officiels échangés entre le gouvernement ennemi et ses ministres accrédités auprès des pays neutres, ou entre le gouvernement ennemi et un gouvernement neutre. » L'article 7 de l'ordonnance russe du 25 février 1904 doit être également entendu dans le même sens.

Les dispositions des deux adversaires étant identiques, il faut attribuer à la seule situation continentale de la Russie

(1) Lawrence, *op. cit.*, p. 190-191 et Duboc, *le Droit de Visite*, p. 136.
(2) Dupuis, *Le droit de la guerre maritime*, p. 283.

le fait que les Japonais jugèrent inutile de visiter la correspondance des paquebots neutres. Leur théorie, comme celle de l'Angleterre, autorisait la violation des secrets de la poste.

Il semble d'ailleurs que les perquisitions opérées dans les sacs de lettres aient bien peu de chance de donner un résultat appréciable, un langage conventionnel pouvant sans peine tromper la perspicacité des visiteurs. C'est à cette raison sans doute que se sont rendus les plénipotentiaires de la Haye.

Après avoir critiqué les dispositions russes, qui ressemblent tant à celles de l'Angleterre, M. Lawrence parlant de l'incident du *Prinz Heinreich* dit : « Un croiseur belligérant qui enlève par force des biens à bord d'un neutre, non pas parce que ces biens constituent de la contrebande, mais dans le but de constater si ces marchandises constituent de la contrebande, commet une grave offense. » Les officiers russes eussent mieux fait certainement de retenir le paquebot, jusqu'à ce qu'ils eussent dépouillé les 52 sacs postaux saisis; ils crurent plus équitable de laisser le *Prinz Heinrich* continuer sa route. Leur façon d'agir destinait les messages retenus à une distribution tardive, nuisible aux intérêts des correspondants.

Un autre motif milite également contre un pareil procédé, les courriers sont remis au premier navire qui se présente et qui n'offre jamais autant des garanties qu'un paquebot postal, ayant à son bord un agent officiel de son gouvernement. Les vapeurs hollandais *Bantam* et *Florès* se trouvèrent ainsi inopinément chargé d'une mission à laquelle rien ne les destinait. Nul ne pouvait les obliger à prendre le courrier, et le *Persia* lui même, déjà chargé du service postal, qui accepta les sacs remis par le *Smolensk*, eut pu décliner l'offre qu'on lui faisait.

Ainsi, les Russes se livrèrent à trois reprises à la visite des sacs postaux. Dans l'affaire du *Prinz Heinrich*, il eut été difficile à l'Allemagne de donner à d'énergiques protestations une base solide, la conduite quelle avait, conjointement avec l'Angleterre, tenue en 1902, sur les côtes vénézuéliennes, ayant d'une façon trop évidente inspiré aux Russes la ligne de conduite qu'ils adoptèrent.

Les protestations de l'Angleterre, contre la destruction du *Saint Kilda* et de l'*Ikhona*, étaient plus justifiées, si la présence à bord du courrier ne fut pas la cause déterminante de la destruction de ces deux navires, cette présence eut dû être le motif qui les eut fait respecter.

CHAPITRE VI

LA CONTREBANDE DE GUERRE

Les États belligérants se trouvent souvent, au cours d'une guerre, dans la nécessité de faire venir de l'étranger des objets qu'ils ne pourraient se procurer sur leur territoire. Faire parvenir ces objets, c'est donner à la nation qui les reçoit un secours pour la continuation de la lutte.

Lorsqu'un gouvernement neutre se charge de cette fourniture, l'acte qu'il commet peut être une cause légitime de guerre ; mais la plupart du temps, ce sont les commerçants neutres, attirés par l'appât du gain, qui se

livrent à ces opérations. Contre eux, l'Etat belligérant lésé est armé d'un droit : celui d'interdire à destination de son ennemi l'envoi des marchandises nuisibles à son intérêt. Au début de la guerre, les adversaires ont coutume de publier la liste des objets qui constitueront la contrebande ; mais jusqu'à ces derniers temps, aucun traité n'avait limité le droit des belligérants, et ils pouvaient considérer comme utiles à leur ennemi des marchandises n'ayant avec les hostilités qu'un rapport très éloigné. L'intérêt des combattants se trouvait souvent en opposition directe avec celui des neutres ; ceux-ci, particulièrement, au cours de la lutte du Japon contre la Russie, virent avec déplaisir les vivres et le charbon rangés parmi les denrées prohibées. Les nécessités de la lutte menaçaient de destruction une grosse partie du commerce international.

La doctrine a posé depuis longtemps les principes qui doivent diriger les États pour l'établissement de leurs listes de contrebande.

Aux yeux d'une fraction notable des auteurs continentaux, les belligérants ne pourraient interdire aux neutres que le transport des objets de contrebande absolue, c'est-à-dire des objets immédiatement et exclusivement destinés à la guerre, tels que les armes, munitions et équipements militaires.

Les Etats n'ont jamais admis une théorie aussi libérale, et les adversaires de 1904 n'eurent garde, eux aussi, de le faire.

Au Japon, la doctrine classique anglaise triompha avec sa distinction en contrebande absolue et en contrebande relative. Mais, ainsi que le fait remarquer M. Dupuis, l'expression « contrebande absolue » n'a plus, chez les écrivains britanniques, la signification qu'elle avait pour les

auteurs continentaux; ils inscrivent au nombre des objets interdits absolument, des produits utiles à leur ennemi, mais d'un usage courant à la fois pour les armées et les populations. « La contrebande absolue est celle dont le transport est prohibé d'une façon absolue » (1).

Dans son article 13 du règlement des Prises, le Japon énumère les marchandises qu'il considère comme contrebande absolue; ce sont, en plus des armes, munitions et machines servant à les fabriquer, les uniformes, les objets d'équipement, les plaques d'acier, le matériel pour la construction des navires de guerre et le ciment. L'article 61 du *Manuel de l'Amirauté britannique*, contenait lui aussi une interdiction semblable faite pour le ciment ainsi que pour les ancres et chaînes, etc., mais désormais, des exagérations semblables sont interdites par l'article 22 de la Déclaration signée à Londres en 1909, qui a nettement délimité la contrebande absolue en lui donnant le sens que lui attribuaient les continentaux.

Par l'expression de contrebande relative, les Japonais, comme les Anglais, entendaient désigner les objets pouvant servir indifféremment pour des usages pacifiques ou des usages guerriers, et dont il était nécessaire de déterminer la destination exacte, soit pour l'armée, soit pour la marine adverse, avant d'en pouvoir opérer la confiscation. C'est ainsi que l'article 14 du règlement japonais interdit le transport à destination des troupes, ou de la flotte russe, des vivres, boissons, chevaux, harnais, fourrages, voitures, charbon, monnaie, or et argent non monnayé, matériel du télégraphe ou de la voie ferrée. Le 9 février 1905, cet article fut modifié, et l'on y ajouta les

(1) Dupuis, *op. cit.*, p. 249.

vêtements et les combustibles de toutes sortes. Adoptant encore les présomptions légales prévues par la doctrine britannique, les Japonais induisirent, avec raison, que toute cargaison de contrebande relative, affrétée pour une place de guerre ou à un lieu de concentration de troupes, était destinée à la guerre.

Le Japon suivait pas à pas la doctrine de l'Angleterre, aussi reçut-il l'approbation des auteurs de ce pays qui, tout en louant la distinction faite entre les deux catégories de contrebande, émirent quelques réserves au sujet de la liste elle-même qu'ils trouvèrent un peu trop complète (1). Allant plus loin, un auteur allemand, Wiegner, estime que le Japon, dans sa nomenclature, a donné à l'expression de contrebande de guerre l'étendue la plus considérable qu'elle ait jamais eue (2).

Quant à la Russie, elle ne fit tout d'abord aucune distinction entre la contrebande relative et la contrebande absolue.

Par son article 6, l'ordonnance du Tsar du 28 février 1904 interdisait d'une façon absolue le transport pour le compte ou à destination de l'ennemi, des armes, munitions, équipements, harnachements, du matériel de constructions navales, ainsi que l'introduction des navires pouvant se transformer en bâtiments de guerre.

A ces objets considérés par tous comme de la contrebande absolue, le § 8 du même article ajoutait les combustibles, charbon, alcool, naphte, le § 9 le matériel du télégraphe et de la voie ferrée, le § 10, enfin, interdisait de

(1) Lawrence, *op. cit.*, p. 149 et 150.

(2) Wiegner, *La contrebande de guerre et la pratique suivie par les États* (Berlin, 1904), p. 58.

la même façon rigoureuse, le transport des vivres, du riz, et des bêtes de somme.

Une circulaire du 18 mars 1904, précisait que, dans les denrées alimentaires, les commandants de navire devaient comprendre les poissons et leurs différents produits ; les haricots et huile de haricots. Enfin, à toutes ces denrées, une ordonnance du 21 avril ajouta le coton.

Le plus vif reproche que les auteurs anglais aient adressé à la Russie, fut de n'avoir pas fait, entre les diverses espèces de marchandises, la distinction qu'avaient adoptée les Japonais : « Suivant notre pratique, quand une espèce de biens de nature à être employée soit pour la paix, soit pour la guerre, est trouvée sous pavillon neutre, on opère la confiscation lorsque le port de leur destination est un port de guerre, ou une base pour les armées ; on les relâche, s'ils sont destinés au commerce pacifique pour la population civile » (1). On ne peut blâmer la Russie d'avoir rangé vivres, coton, combustibles, chevaux dans la contrebande absolue, alors qu'on approuve le Japon d'y avoir mis le ciment à l'exemple de l'Angleterre. On ne peut pas incriminer la Russie parce qu'elle n'a pas imaginé une seconde liste où elle aurait fait entrer des marchandises dont elle eut opéré la confiscation, en cas qu'elles eussent été destinées à l'état ennemi.

La contrebande absolue ne peut comprendre que des objets destinés exclusivement à la guerre, sinon il est inutile d'opérer une distinction entre elle et la contrebande relative.

Les protestations de l'Angleterre furent provoquées par la présence des vivres et du charbon parmi les objets de

(1) Lawrence, *op. cit.*, p. 153-154.

contrebande absolue. Si les auteurs britanniques défendent désormais, avec tant d'ardeur, une distinction que les règlements de leur nation n'ont pas respecté pleinement, puisqu'ils ont rangé le ciment et les ancres parmi les objets de la première catégorie, c'est qu'ils ont spécialement en vue la défense des intérêts anglais menacés par l'interdiction du commerce, en cas de guerre, du charbon et des aliments. Si l'Angleterre reste neutre au milieu des conflits, elle ne peut plus écouler sa houille, si elle prend part à la lutte, elle risque de mourir de faim.

« La guerre aurait pu éclater, dit M. Lawrence, si la Russie n'avait pas renoncé à sa prétention de confisquer les vivres pour le Japon (1). » Le manque d'approvisionnements en cas de guerre est une des causes qui pourraient obliger la Grande-Bretagne à signer la paix. En exigeant l'inscription des vivres parmi la contrebande relative, son Gouvernement n'essaie point de construire un système logique, il veut réaliser un but pratique. Invoquer le principe d'humanité lui est impossible, on ne peut trouver anti-humain d'interdire la fourniture d'aliments, et naturel d'arrêter la construction des maisons particulières. « C'est pour nous une question de vie ou de mort que de prévenir, dans le Droit International, tout changement qui ferait des vivres destinés à la population civile une contrebande absolue : si les protestations et les arguments n'y parviennent pas, la force doit y parvenir (2).

En ce qui concerne la question des vivres, la défiance des anglais était telle, que dès le 10 mars, malgré toute la confiance qu'on peut avoir en un ami, lord Lansdowne

(1) Lawrence, *La question de contrebande de guerre*, R. G. D. I. P., 1905, p. 6.

(2) Lawrence, *War and Neutrality*, p. 168.

écrivit au gouvernement japonais : « Le principe exposé, [dans le règlement nippon] est une extension illégale, en ce qui concerne les vivres, des règles reconnues. Le Gouvernement britannique regarde avec inquiétude une extension qui est également contraire aux vues des États-Unis, et qui est nuisible aux intérêts du Japon, puissance insulaire. »

Lorsque l'Angleterre s'inquiétait des dispositions prises par les belligérants, relativement à cette question, elle ne se rappelait pas l'exemple qu'elle leur avait donné cinq ans auparavant, lorsqu'en 1899, au cours de la guerre Sud Africaine, elle avait opéré la saisie d'un vapeur allemand et de deux américains chargés de vivres pour Lourenço-Marquès (1), navires qui ne pouvaient être saisis sans que la Grande-Bretagne leur fît application de théories éminemment dangereuses pour son approvisionnement en cas de guerre.

Les États-Unis et l'Angleterre agirent de concert dans la pression qui fut exercée contre la Russie. Les Américains en prirent l'initiative, et, le 10 juin 1904, une circulaire fut adressée à toutes les ambassades des États-Unis en Europe, afin de connaître les vues des puissances au sujet des intentions manifestées par la Russie relativement à la contrebande (2). Ce furent eux également qui protestèrent au sujet de la capture de l'*Arabia*, de la *Hamburg America*, affrété pour un an par la *North American Portland C°*. La cour de Wladivostock avait décidé que la saisie du steamer était légale, et, disait-elle, « la cargaison, composée de matériel de chemin de fer, de farines destinées aux ports

(1) De Goascaradec, *L'Évolution de la notion de contrebande de guerre*, p. 116.

(2) Takahashi, *op. cit.*, p. 497.

Japonais et adressées à différentes maisons commerciales de ces ports, constituait de la contrebande de guerre : une telle cargaison, affrétée pour un port japonais, devait être confisquée comme prise légale. » Les États-Unis protestèrent, « le jugement, disait M. Hay, semblant avoir été rendu en contradiction avec la loi internationale établie (1), » ce qui n'est certainement pas exact; la coutume tendait à s'établir dans le sens où l'entendaient les Américains, mais dans des conflits récents, les belligérants s'étaient montrés aussi stricts que les Russes en ce qui concerne la contrebande relative, et les usages n'étaient point fermement établis.

Le 30 septembre 1904, cédant aux instances des États-Unis et de la Grande-Bretagne, le Tsar opéra dans le § 10 de l'article VI des prises, une scission. Les chevaux et bêtes de somme furent maintenus comme marchandises de contrebande absolue ; par contre, les vivres et le riz ne devaient plus être considérés que comme contrebande relative. La déclaration russe restait muette au sujet du charbon et du coton dont le transport à destination du Japon restait entièrement prohibé.

Pour ce dernier produit, il eut été préférable que la Russie se montrât moins stricte. Le coton sert moins à faire du coton poudre qu'a tisser de la toile, et la quantité employée pour la fabrication des explosifs est infime par rapport à l'usage qu'on en fait pour les besoins pacifiques. Ainsi que le fait remarquer M. Lawrence, en interdisant le transport de la pyroxyline et de ses matières premières, les Russes faisaient au sujet du coton des réserves suffisantes.

(1) Lettre du département de l'État à l'Ambassade des E. U. à Saint-Pétersbourg, 30 août 1904.

Aux demandes d'explications anglaises, au sujet de cette denrée, le comte Lamsdorff répondit seulement le 17 août que, seuls les cotons bruts étaient contrebande, et non pas les fils de coton.

De toutes ces discussions, il résulte, que, pendant la seconde partie de la guerre, la Russie appliqua elle aussi les doctrines exactes de l'Angleterre : elle opéra la distinction capitale en contrebande absolue et contrebande relative, rangea dans la première catégorie le charbon, et les bêtes de somme, marchandises « d'un usage double », comme ses adversaires y mettaient le ciment, et inscrivit les vivres dans la seconde catégorie. Elle admettait les principes anglais sans dresser une liste conforme à la leur.

Pour obtenir ce résultat, la Grande-Bretagne avait exercé une pression certainement nuisible aux intérêts russes. Deux grands jurisconsultes britanniques, T. E. Holland et T. J. Lawrence, jugent très différemment le procédé. « La question de savoir si tel ou tel article doit être traité comme contrebande de guerre, dépend... entièrement de l'Etat belligérant, dit M. Holland. Un gouvernement neutre n'a aucun droit d'élever des réclamations pour le traitement infligé à des navires de son pavillon, mais il doit acquiescer aux vues des parties belligérantes et à celles de leurs tribunaux de prises... à moins que ces vues ne constituent une violation flagrante du droit international (1). » — « Un droit incontestable, réplique M. Lawrence, est celui qu'ont les neutres de présenter des réclamations au sujet d'objets qualifiés de contrebande, et de demander des compensations, pour les pertes que la

(1) Holland, *Letters to the Times*, 5 mars 1904, même sens lettre du 9 nov. 1904.

confiscation de ces objets a causées à leurs nationaux (1).

La conduite préconisée par M. Holland est préférable ; l'opinion de M. Lawrence ne tend rien moins qu'à donner aux neutres le droit de se mêler aux hostilités, en décidant eux-mêmes par quels moyens les belligérants pourront conduire la lutte qu'ils ont engagée. Les nations restées en paix, feront prévaloir leur opinion par des menaces plus ou moins déguisées, elles contribueront d'une façon efficace au triomphe de l'un des partis. Une grande puissance n'est jamais neutre au fond de l'âme ; elle a toujours intérêt à voir amoindrir un adversaire possible. C'est pendant la paix seulement qu'il est loisible de discuter et d'établir les textes qui régiront la guerre, de faire modifier les règles ou les listes relatives à la contrebande. Cette pratique éminemment juste, les Puissances viennent enfin de l'adopter en signant, le 26 février 1909, la Déclaration Navale de Londres.

Pour justifier leur intervention, les réclamants ont excipé de leurs intérêts commerciaux menacés. Dans une lettre du 24 juin 1904, adressée à Lord Lansdowne, M. Choate, ambassadeur des Etats-Unis, a précisé admirablement la question : « La reconnaissance, en principe, du traitement du charbon, des combustibles et du coton, comme contrebande absolue, aboutit en définitive, à l'interdiction totale du commerce des neutres avec la population des belligérants (2) ». « Si la Russie avait eu sur mer une puissance suffisante, pour rendre effectives ses prescriptions, même modifiées, dit M. Lawrence, elle aurait pu

(1) Lawrence, *La question de contrebande de guerre, un danger pour la paix*, R. G. D. I. P., 1905, p. 5.

(2) *International Law Topic and Discussions*, 1905, p. 37.

sans blocus, arrêter la majeure partie du commerce (1). »

Pour porter semblable jugement, les autorités citées ci-dessus, parlant au moment des événements, ont considéré plutôt les idées que leur résultat. En théorie, la Russie, en ne publiant pas une liste de contrebande relative, peut paraître plus sévère que le Japon, par contre, les objets énumérés par lui sont beaucoup plus nombreux, et aucune des cargaisons constituent de la contrebande relative, affrétée pour les ports russes, quels qu'ils soient, ne purent y parvenir, dès lors que le navire qui les portait fut rencontré par un croiseur nippon. Quand de la théorie on passe aux faits, on peut se demander si les mots ont une si grande influence sur les résultats pratiques, et si en jugeant les adversaires sur leurs idées et non sur leurs actes, on ne risque pas de commettre une erreur grave.

Les Japonais poursuivirent 3 navires, pour le fait de transporter des vivres. L'un d'eux, le *Scotsman* (angl.), avait des papiers réguliers pour Wladivostock. Sa capture était légitime, car il est de règle absolue qu'un navire chargé d'articles de contrebande relative pour une place navale soit sujet à saisie. Les deux autres navires arrêtés, le *Hsiping* (angl.) et le *Peïping* (chinois), furent pris alors qu'ils se rendaient à Niou-Tchouang, encore occupé par les Russes. La Cour de Sasebo ordonna la confiscation des vivres, mais relâcha le reste de la cargaison ainsi que les bâtiments. Cette façon d'agir évitait au gouvernement japonais de trop énergiques protestations, mais elle interdisait pratiquement le commerce des neutres, avec un port strictement réservé au commerce. Les Russes, dans

(1) Lawrence, *La contrebande de guerre*, etc., R. G. D. I. P., 1905, p. 5 et suiv.

l'affaire du navire allemand *Théa*, se montrèrent plus libéraux, bien que les vivres furent pour eux, de la contrebande absolue. Le *Théa*, affrété pour neuf mois par une maison japonaise, effectuait, avec un chargement d'huile de poissons, un voyage entre les deux ports japonais d'Otaru et des Shimonoseki, lorsque le 24 juillet 1904, la division russe de Wladivostock le coula. En première instance, la Cour de cette ville, prononça la condamnation du navire et de la cargaison, mais en appel, la Haute-Cour des Prises de Saint-Pétersbourg accorda une indemnité de 700.000 marks aux armateurs du *Théa*. Ce navire était cependant dans une situation à se voir appliquer la sanction la plus rigoureuse. Même si les Russes avaient alors admis la théorie de la contrebande relative, le *Théa*, affrété pour Shimonoseki, chef-lieu d'une division militaire, eut été sujet à confiscation, la contrebande constituant la totalité de son chargement.

Dans les affaires du *Peïping* et du *Hsiping*, pour prononcer la confiscation des vivres, la Cour de Sasebo fut obligée de considérer Niou-Tchouang comme une base d'opération des armées : « La ville, dit-elle, contenait peu d'Européens en dehors des Russes, or, la nature des vivres indiquait qu'ils étaient destinés à des Européens ; de plus, il existait de nombreux soldats dans la localité, où fonctionnait notamment un service de l'intendance (1). » Il est étonnant que l'Angleterre n'ait pas protesté contre celui de ces jugements qui était relatif à l'un de ses navires. D'après la jurisprudence japonaise, pour qu'une place maritime puisse servir de port de destination à une cargaison de vivres, il faut que cette place ne possède ni garni-

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 495.

son, ni service de l'intendance. Il est peu de ports Européens qui échappent à des conditions aussi rigoureuses. L'admission d'une semblable théorie rendrait actuellement inutile la Déclaration de Londres, et, après avoir exigé que les vivres fussent inscrits parmi les denrées de contrebande relative, les Anglais n'en seraient pas moins exposés, en cas de guerre, à mourir de faim.

Ainsi, les Japonais ne laissèrent aucun chargement de vivres parvenir aux ports russes ; ce qui revient exactement au même que s'ils les avaient traités comme contrebande absolue. Il en fut de même, d'ailleurs, pour toutes les autres denrées.

Quant aux Russes, leur conduite fut au rebours de leurs théories. Ils furent peu sévères, tant que les vivres furent tenus pour de la contrebande absolue, et très durs, dès que ces marchandises devinrent de la contrebande conditionnelle.

L'*Arabia*, ce même navire qui fut cause des difficultés soulevées par les États-Unis, avait été arrêté le 22 juillet 1904 avec un chargement composé de rails et farine. Le Tribunal des Prises de Wladivostock ordonna, à la fin d'août, sa mise en liberté, et, imitant le procédé japonais, il prescrivit la saisie de la contrebande de guerre. Presqu'en même temps, le vapeur anglais *Calchas* chargé de farine, fulmicoton et objets divers, fut arrêté; la Haute Cour des prises ordonna la saisie du fulmicoton et fit relâcher, le 13 septembre, le navire et le reste de la cargaison, bien que les vivres furent destinés au Japon.

A partir du 30 septembre 1904, les vivres étant devenus contrebande conditionnelle, les Cours russes furent beaucoup plus strictes. Les deux paquebots anglais *Ikhona* et *Saint-Kilda* furent coulés avec un chargement de riz (juin

1905) et les propriétaires japonais de la cargaison ne furent bien entendu pas indemnisés de la perte d'une marchandise qui n'était pas confisquable.

Si nous examinons la conduite des Russes, relativement aux transports de charbon, nous constatons qu'ils opérèrent seulement deux captures pour contrebande ; ce furent celles de l'*Allanton* et du *Samara*, tous deux anglais. Ce dernier navire, arrêté le 20 juillet 1904, ne fut même pas dirigé vers un port de prises russe. Bien qu'il fut chargé de houille à destination de Mororan, un des points d'appui de la flotte adverse, le *Samara* fut relâché presque aussitôt. L'autre navire, l'*Allanton* fut également relâché.

Quant aux Japonais, sans doute parce qu'ils tenaient le charbon pour de la contrebande relative, ils arrêtèrent 19 charbonniers, en condamnèrent 16 (1) et en relâchèrent 3, ce furent l'*Eastry* (anglais), et les navires norwégiens *Hermès* et *Aggi*. Le premier de ces deux bâtiments norwégiens fut arrêté avant la déclaration de guerre ; quant au second, il arrivait à Nagasaki avec une consignation à ordre pour y vendre son charbon. Leur acquittement s'imposait.

Quant à l'*Eastry*, son cas est intéressant, autant à cause de sa similitude avec celui de l'*Allanton* capturé par les Russes, que par la question de droit qu'il soulève.

Le transport de la contrebande de guerre est une aventure commerciale qui n'est punissable qu'au moment où l'acte s'effectue ; aussitôt que la marchandise prohibée

(1) Ce sont les navires Anglais, *Rosely*, *Lethington*, *Oakley*, *Sylviana*, *Apollo*, *Powderham*, *Easby Abbey*, *Habarton*, *Aphrodite*, *Venus* ; — Allemands, *Severus*, *Romulus* ; — Autrichiens, *Siam*, *Burma* ; Hollandais, *Whilelmina* ; — Suédois, *Vegga*.

a été livrée, la fraude cesse de s'accomplir et la punition cesse d'être encourue.

Le navire anglais *Allanton* avait quitté Glascow le 21 février 1904, avec un chargement de charbon à destination de Sasébo ; il y livra en mai sa cargaison et de là se rendit à Mororan où il prit un nouveau stock de houille à destination de Singapore. C'est pendant sa navigation vers cette place, le 19 juin, qu'il fut capturé par la division de Wladivostock. Les soupçons des Russes furent éveillés autant par les fraudes qui avaient signalé le voyage précédent du cargo, que la présence à bord d'un japonais. Un jugement de la Cour de Wladivostock valida cette saisie.

En matière de contrebande, les doutes ne suffisent pas, il faut fournir des preuves ; les Cours russes ne pouvaient infliger de punition à un navire qui, précédemment avait livré de la contrebande aux autorités navales de Sasébo : il eut fallu que des documents établissent la destination ennemie du mauvais charbon japonais que l'*Allanton* avait dans ses cales. Or, le chargement était documenté comme étant destiné à Paterson Simons and C°, Singapore (1). La Haute Cour de Saint-Pétersbourg rendit justice à l'armateur anglais et fit relâcher le navire et la cargaison ; mais estimant que les soupçons étaient justifiés, elle lui refusa toute indemnité pour le dommage qu'il avait éprouvé.

Dans le cas de l'*Eastry*, la Cour de Yokosuka rendit un jugement identique. Ce vapeur avait livré du charbon de Cardiff à Wladivostock le 15 novembre 1904 et, de ce port, il avait gagné, sur lest, Hong Kong. Ce fut dans cette

(1) Lawrence, *op. cit.*, 223

place qu'il fut affrété pour aller chercher, à Mororan, de la houille, pour les mêmes Paterson Simons and C° de Singapore. Le *Matsushima* opéra la saisie de l'*Eastry* au moment où celui-ci quittait Mororan, le 7 février 1905, le soupçonnant d'avoir une seconde fois altéré ses papiers de bord. La cour japonaise ne put que reconnaître l'exactitude des documents qu'on lui avait fournis, donna l'ordre de relâcher le navire, et le Comité chargé d'accorder les compensations pour les dommages causés par la capture reconnut à l'armateur un droit à une indemnité de 290 £ (1).

En réalité, les Japonais ne se montrèrent pas plus généreux que les Russes, lorsque ceux-ci refusèrent toute compensation à l'*Allanton* : l'*Eastry* provenant de Mororan, port national où avaient été dressés les documents de bord du navire, et le *Matsushima* avait peu de raisons pour les discuter. Aux yeux des Russes, l'*Allanton* provenait de Mororan, place de guerre ennemie, et ce fait renforçait leurs doutes.

Étant donné le grand nombre de navires confisqués en même temps que leur cargaison, on pourrait supposer que le règlement japonais était d'une extrême sévérité et qu'il ordonnait, en toutes circonstances, la condamnation du navire chargé de contrebande. A première vue, la loi japonaise pouvait sur ce point, sembler assez douce : « Seront confisqués, disait l'article 43 du Règlement des Prises, les navires chargés d'objets de contrebande, lorsque l'armateur sera propriétaire desdits objets de contrebande. Les autres marchandises non contrebande, appartenant au même individu, seront confis-

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 740 et 358.

quées. » L'article 44 prévoyait également la capture du navire, au cas où il existerait une fraude, c'est-à-dire que l'on aurait dissimulé la contrebande, indiqué une fausse destination ou altéré les papiers de bord. Pour que la capture du bâtiment fut possible, il fallait que l'armateur ait été l'auteur principal ou le complice de la fraude. Les cours japonaises présumèrent facilement la culpabilité des armateurs : le vapeur allemand *Lydia* avait quitté Hambourg avec un chargement de sel, huile de machine, acide acétique, etc., pour Hong Kong et Nicolaïevsk. On avait rédigé deux manifestes et deux chartes parties ; le premier exemplaire de ces pièces portant comme destination Hong Kong, le second Nicolaïevsk. Au départ du navire, les exemplaires donnant l'indication de Hong Kong se trouvaient seuls à bord, mais en arrivant dans cette place, le *Lydia* reçut la charte partie et le manifeste l'affrétant pour Nicolaïevsk. Au moment de sa saisie, le 26 juillet 1905, le vapeur avait à son bord les pièces en règle indiquant avec sincérité sa destination finale. Le *Lydia* fut néanmoins confisqué parce qu'on l'accusa d'avoir tenté de frauder ; sa cargaison fut également confisquée, le jugement ayant allégué que « Nicolaïevsk était une importante place de guerre » (1). L'histoire officielle de la guerre (2) avoue elle-même que Nicolaïevsk n'abrita jamais que 4 petits torpilleurs, de plus, au moment de la capture du *Lydia*, il n'existait plus de flotte russe du Pacifique. Il était désormais difficile d'alléguer que 450 tonnes de matériel naval étaient destinées à 4 navires jaugeant à eux tous 280 tonneaux.

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 675.

(2) Histoire officielle (par l'État-major Japonais) *Revue Maritime*, mars 1910.

Comme le règlement japonais est beaucoup moins sévère que celui qui fut promulgué par le Tsar, le 25 mars 1895, on pourrait se demander quel degré de sévérité atteignirent les Cours russes.

Les articles 11 et 12 du Règlement des Prises ordonnant la confiscation 1° des navires qui portent à destination de l'ennemi des armes à feu, munitions ou explosifs, quelle qu'en soit la quantité ; 2° des navires dont les objets de contrebande autre que les munitions, etc., forment, soit en volume, soit en poids, plus de la moitié de la cargaison.

Le *Calchas* (angl.) qui avait été condamné par la cour de Wladivostock pour avoir transporté du fulmicoton, fut relâché par la Haute Cour, le fulmicoton n'étant pas un explosif qui puisse s'employer directement. Les deux seuls navires confisqués furent le *Chettenham*, dont la cargaison se composait de 30.000 traverses de chemins de fer pour la voie Fusan-Séoul et de 12.000 mètres cubes de bois de construction et le *Knight Commander*, chargé en totalité de matériel de chemin de fer affrété pour le port de Kobé. Dans le cas de l'un ou de l'autre de ces bâtiments, le bien fondé de la condamnation était indiscutable. Les instances de tous les autres navires aboutirent à des acquittements, et, plus particulièrement dans l'affaire du *Calchas*, les cours russes adoptèrent en matière de contrebande les solutions les plus modérées.

CHAPITRE VII

L'ASSISTANCE HOSTILE. — LES CORRESPONDANTS DE JOURNAUX ET LA TÉLÉGRAPHIE SANS FIL

Les services rendus aux belligérants ne se limitent pas toujours à la simple fourniture de denrées prohibées. Les particuliers neutres peuvent leur donner une aide efficace, en transportant leurs troupes, leurs émissaires, en exécutant pour eux des reconnaissances, ou en leur faisant parvenir des renseignements et des messages. La doctrine et les traités sont d'accord pour interdire de semblables agissements, et, tout récemment, la Conférence de Londres a considéré que certains de ces actes d'assistance, étant particulièrement graves, font perdre leur caractère neutre aux navires qui s'y livrent et, autorisent le belligérant lésé à les traiter comme ennemis. Ces actes, énumérés limitativement, sont : le fait de combattre pour le parti adverse, d'agir sous son contrôle, d'être affrété en totalité par son gouvernement, ou d'être actuellement et exclusivement affecté au transport de ses troupes, ou à la transmission de ses nouvelles (1).

Les Russes, comme les Japonais, avaient prévu la punition des navires qui rendraient des services contraires à la neutralité, et la Conférence de Londres s'est beaucoup inspirée des faits qui se sont déroulés pendant la guerre pour établir le texte de sa Déclaration.

(1) *Documents Diplomatiques,* Conférence de Londres, pp. 38-41.

L'article VII des règles promulguées par le Tsar, le 28 février 1904, ordonnait la saisie, et même la confiscation des bâtiments neutres surpris ayant à leur bord des militaires ennemis, des dépêches ou de la correspondance « à destination de l'ennemi ». Ces règles, les croiseurs russes n'eurent à les appliquer qu'aux seuls paquebots postaux, et le refus, opéré à la Haye en 1907 par le gouvernement impérial, de signer la Convention relative à l'immunité des navires postaux, permet de supposer que, dans un conflit futur, les ordres donnés par le Tzar à sa marine seraient analogues à ceux qu'il fit rédiger au début des hostilités, en 1904.

Les articles 11 et 12 du règlement japonais des prises déclarent « personnes de contrebande de guerre, les soldats, matelots, et autres personnes envoyées pour reconnaître les opérations de l'adversaire », et punissent de confiscation les navires transportant, à destination de l'ennemi, des dépêches officielles autres que celles échangées entre l'État adverse et ses consuls à l'étranger, ou entre les Puissances étrangères à l'État ennemi.

Il se présenta trois circonstances où les Japonais eurent à recourir à l'application de ces articles, d'ailleurs parfaitement modérés comme rédaction, et sensiblement moins sévères que ceux adoptés à Londres.

Deux officiers russes du destroyer *Raztoropny* réfugiés à Chefoo, et retenus prisonniers sur parole par le Gouvernement chinois, parvinrent à s'embarquer à Shang-haï, à bord du navire anglais *Nigretia* en partance pour Wladivostock. La charte partie, signée par le capitaine du navire et par l'affréteur Sérébrénick, disait que le *Nigretia* devait

(1) Renault, *Les deux conférences de la paix*, p. 147.

embarquer, en outre de 70.000 caisses de pétrole, un subrécargue et deux individus dénommés des agents d'affaire qui n'étaient autres que les officiers russes. Ce fut dans ces conditions que le cargo fut arrêté sur la route de Wladivostock, le 19 décembre 1904, par le croiseur *Tsushima*. La cour de Sasébo prononça la confiscation du navire pour fraude dans la « contrebande des personnes », elle ne pouvait ordonner la saisie pour fraude dans la contrebande des biens, les papiers du bord étant parfaitement en règle.

La loi internationale ne semble pas favorable à la thèse soutenue par les Japonais dans cette affaire. Les deux officiers russes ne parlaient jamais qu'en allemand, et se disaient commerçants de cette nationalité ; malgré cette comédie qu'ils jouèrent pour tous, le jugement de la Cour de Sasebo ne croit pas à l'innocence du commandant : « Rien ne prouve, dit-elle, que le capitaine ignorait le fait. Même s'il ne le connaissait pas, il était en faute pour avoir accepté à son bord, les officiers russes comme sujets allemands en ajoutant foi d'une façon insouciante à leurs dires. » C'était renverser les rôles ; la Cour devait prouver la connaissance du fait ; le capitaine n'avait pas à établir son ignorance. Pour ce motif, la cause vint en appel à Tokio où le Procureur Public crut apporter une preuve décisive en lisant les phrases suivantes, extraites d'une lettre adressée par Sérébrénick aux deux officiers, et que ceux-ci avaient montrée au capitaine du *Nigrétia* : « C'est une bonne occasion que l'on n'aurait pu trouver il y a quelque temps... Je fais des vœux pour votre retour sans incident. » — « De telles expressions, dit le Procureur, ne sont pas usitées vis-à-vis d'employés ordinaires » et la Haute Cour conclut : « Les documents mentionnés ci-dessus prouvent clairement que le capitaine du navire savait que les deux pas-

sagers étaient des combattants russes (1). » La doctrine classique ne considère comme punissable cette sorte de transports interdits que lorsqu'il est possible d'établir la complicité des signataires de la charte partie (2), et les Japonais reconnaissaient implicitement le bien fondé de cette doctrine, sans prouver qu'elle fut applicable en l'espèce.

Le jugement du *Nigretia* soulevait également un autre point de droit et tendait à prouver que l'introduction des des deux officiers à Wladivostock, avait été l'unique but du voyage. La preuve pouvait à la rigueur en être apportée contre Sérébrénick, mais une telle démonstration était inutile puisqu'en tout état de cause, la cargaison de pétrole lui appartenant était confiscable; l'argument en question n'était donc mis en avant que pour retenir le *Nigretia*. Toutes les précautions avaient été prises pour que le capitaine Anglais eut l'air d'une dupe; rationnellement il pouvait croire que la traversée était *spécialement* destinée à faire parvenir en Russie 70.000 caisses de pétrole et accessoirement, trois agents d'affaires accompagnant les marchandises. Le contrat passé par lui n'avait rien d'anormal.

La preuve de la culpabilité du *Nigretia* n'était donc établie, ni au sujet de la connaissance du fait, ni au sujet de cette spécialité du voyage dont les juges japonais sentaient confusément la nécessité d'apporter la démonstration. Pour les conflits futurs, la Conférence de Londres a désormais établi des règles précises. Un navire neutre est confisqué, dit la Déclaration, 1° « lorsqu'il voyage *spécialement* en vue du transport des passages individuels incorporés dans la

(1) Takahashi, *op. cit.*, pp. 640-647.
(2) Hautefeuille, *Droits et Devoirs*, t. II, p. 166.

force armée de l'ennemi », et le commentaire officiel de cet article s'exprime ainsi : « On parle du navire qui voyage spécialement, pour indiquer qu'il ne s'agit pas du service normal du navire. Il s'est détourné de sa route, il a relâché dans un port où il ne s'arrête pas ordinairement, pour effectuer le transport en question (1). »

Dans le cas présent, le *Nigretia* exécutait une opération normale en prenant à son bord des agents d'affaires destinés à écouler la cargaison qu'il transportait; dès lors son voyage ne pouvait être considéré comme spécialement destiné au transport des passagers individuels ennemis, et le navire ne pouvait être condamné sur les mauvaises preuves alléguées contre lui.

Deux autres cas non moins intéressants, relatifs à l'assistance hostile, sont ceux du vapeur francais *Quang Nam* et du bâtiment allemand *Industrie*, qui furent arrêtés tous deux sous l'inculpation d'avoir effectué des reconnaissances pour le compte du gouvernement russe.

Le *Quang Nam*, provenant de Saïgon, était entré le 24 avril 1905 en baie de Cam Rhang pour y livrer à l'escadre de l'amiral Rojestvensky, alors au mouillage, 800 barils d'alcool; de là il fit aussitôt route pour Shang-Haï, y embarqua 130 tonnes de charbon pour son usage personnel, et sortant de ce port, se dirigea vers Manille où l'appelait, prétendait-il, un engagement dont il avait à bord, non pas une charte partie authentique, mais un contrat notarié. Alors qu'il naviguait en dehors de sa route, dans une zone interdite par les japonais, une avarie de machine l'immobilisa dans le canal Hatto, près des îles Pescadores; c'est là que le *Bingo Maru* opéra sa saisie dans la matinée du 16 mai.

(1) *Documents diplomatiques*, conférence de Londres, pp. 38 et 39.

Les papiers du *Quang Nam*, n'étaient pas en règle : « La charte produite par les concluants, dit à ce propos le Procureur Minakami, ne se trouvait pas à bord au moment de la capture ; comme cette pièce est un document privé qui peut être forgé à tout moment, elle ne saurait désormais faire foi. » Mais la condamnation du *Quang Nam* fut surtout provoquée par la déposition du capitaine qui reconnut avoir reçu du dépôt naval russe de Shang-Haï les 130 tonnes de charbon embarquées dans ce port (1). Dès lors, la navire fut considéré comme ennemi et, justement déclaré de bonne prise.

Avec le cas de l'*Industrie*, apparaît la question si importante du reportage en cas de guerre, et le procès de ce navire permet de deviner les fraudes nombreuses auxquelles pourraient se livrer les journalistes.

Un américain, Macdelmidt, directeur du *Che foo Daily News*, affréta au début de février 1905, le vapeur allemand *Industrie*, dans le but avoué de collectionner pour son journal les nouvelles relatives à la guerre maritime ; un reporter allemand, nommé Bannier était, à bord, son représentant. Le navire effectua au mois de février une première campagne, et revint à Shang-Haï, qu'il quitta peu après pour visiter, vers le 15 mars, les côtes de Corée, et l'Ile Quelpaert ; le 27 mars, il faisait route pour reconnaître, au mouillage de Chin haï, les forces japonaises, lorsqu'il fut arrêté à la hauteur de l'île Kadock, par le *Kasuga*.

Pour prononcer la condamnation de l'*Industrie*, les cours japonaises s'appuyèrent sur le fait que les escadres nippones, maîtresses des eaux en Extrême-Orient, tenaient seules la mer en ce moment, et que, dès lors, le reportage ne pou-

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 735.

vait révéler que leurs seuls mouvements ; de plus, disaient elles, « le *Che foo Daily News* est un petit journal, créé au début de la guerre et ne possédant pas des fonds suffisants pour fréter un vapeur : du fait que cette publication n'enregistre que les nouvelles nuisibles aux Japonais et contient des articles injurieux pour eux », on peut conclure que le journal est à la solde de la Russie. Le témoignage de Bannier autorisa les Tribunaux impériaux à adopter cette manière de voir, il reconnut qu'il était *probable* que ses reportages fussent communiqués au gouvernement russe (1).

Les cas du *Quang Nam* et de l'*Industrie*, sont, en droit, aussi graves l'un que l'autre ; ils entraîneraient désormais la dénationalisation du navire qui se livrerait aux opérations dont ils étaient inculpés ; toutefois, la condamnation du navire allemand reposa beaucoup plus sur des suppositions que sur des faits. Sans nul doute, le service des renseignements japonais avait commmuniqué des documents établissant d'une façon certaine la participation du général russe Dessino aux opérations effectuées par l'*Industrie* ; il ne fut produit aux débats aucune pièce le prouvant.

En tous cas, l'*Industrie* n'avait pas à son bord un reporter obéissant aux prescriptions japonaises de février 1904 réglant la condition des correspondants navals ; ceux-ci devaient être autorisés à exercer leurs fonctions, porter au bras un insigne et livrer, avant la publication, leurs nouvelles à l'examen de la censure japonaise. Dès lors Bannier était passible du traitement autorisé par la Convention de la Haye, vis-à-vis des espions, mais il ne semble pas que les Japonais l'aient considéré comme tel.

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 397 et 733

Pour défendre leurs escadres contre l'importunité des journalistes, les Russes avaient, dès le début de la guerre, publié un règlement sensiblement identique à celui de leurs adversaires; ils y avaient ajouté cependant une prescription, celle de ne pas envoyer de dépêche chiffrée ; en pratique d'ailleurs, les Japonais ne se montrèrent pas plus faciles pour les correspondants militaires, dont les messages devaient être obligatoirement transmis en clair.

Si nous en croyons le *Moniteur de la Flotte*, les Russes eurent une fois l'occasion d'appliquer leur règlement relatif aux correspondants navals : le vapeur américain *Fawan* qui s'était, le 17 juillet 1904, approché de Port-Arthur pour y recueillir des nouvelles, fut saisi et remorqué dans la place (1). Quant au *Times*, il avait à perpétuité un yacht, l'*Haimun*, en croisière pour recueillir les faits et gestes des belligérants. Le croiseur russe *Bayan* en opéra même la visite, le 7 avril 1904; quant aux Japonais, ils perquisitionnèrent à plusieurs reprises à bord de l'*Haimun* (2).

S'il est un droit que l'on doive reconnaître aux belligérants, c'est celui de se défendre contre le reportage. Les journalistes ne sauraient être laissés libres de télégraphier à leurs journaux toutes les nouvelles qu'ils recueillent en se mettant à la poursuite des escadres et en les épiant. Les navires qui rendent des services d'assistance hostile sont, le plus souvent moins dangereux que les bavards, bien intentionnés parfois, dont les indiscrétions sont sans cesse à redouter.

Les belligérants doivent avoir toute latitude pour

(1) *Moniteur de la Flotte*, 23 juillet 1904, p. 4.
(2) Lawrence, *op. cit.*, p. 88.

empêcher l'exercice d'une profession qui consiste essentiellement à divulguer le secret de leurs opérations.

En haute mer, le droit du commerce innocent neutre à la libre circulation est imprescriptible, les navires des reporters ne sont jamais des neutres innocents, car les intérêts des correspondants navals sont formellement contraires à ceux des belligérants : l'un a avantage à tout dire, l'autre à tout cacher. La somme minime d'intérêts personnels que représente un journal ne saurait être pesée dans la même balance que celui des nations en lutte, il doit leur être sacrifié.

Perfectionnant ses moyens d'information, le reportage fit en 1904 usage d'un procédé nouveau pour la transmission des dépêches et l'*Haimun*, par exemple, possédait un poste de télégraphie sans fil. Les Russes songèrent aussitôt à se prémunir contre ce nouveau danger et le 15 avril, l'Amiral Alexeieff, vice-roi d'Extrême-Orient, publiait l'ordre suivant : « Les navires neutres ayant à bord des correspondants pouvant communiquer à l'ennemi les nouvelles, au moyen d'appareils perfectionnés... seront arrêtés s'ils se trouvent au large du Kouang-Toun, ou dans la zône d'opération de la flotte russe. Les correspondants seront traités comme espions, et les navires munis des susdits appareils seront saisis comme prises légales. »

Dès le 20 avril, par l'intermédiaire du Comte Percy, l'Angleterre protesta. Les textes de l'ordre de l'amiral Alexeieff transmis en Europe ne concordent pas d'ailleurs. Certaines dépêches contiennent ces mots : « les correspondants *pouvant communiquer* à l'ennemi » d'autres au contraire disent « les correspondants *communiquant*. » Suivant M. Lawrence (1) l'ordre devient indiscutable si l'amiral

(1) Lawrence, *op. cit.*, p 85 et 86.

Alexeieff a fait usage de la seconde formule. En effet l'article 29 du règlement de la Haye de 1899 dit : « Ne peut être considéré comme espion que l'individu qui, agissant clandestinement, ou sous de faux prétextes, recueille ou cherche à recueillir des informations, dans la zône d'opérations d'un belligérant, avec l'intention de les communiquer à la partie adverse. »

La personne qui, s'intitulant reporter adresse directement ses messages à l'ennemi, agit sous un faux prétexte et pratique certainement l'espionnage : tout autre est l'acte du correspondant de journal qui envoie par télégraphie sans fil, à son administration, des dépêches non censurées. Suivant M. Rolland (1), l'émission d'ondes hertziennes n'est jamais clandestine, et l'article 29 du Règlement de la Haye n'est applicable aux reporters que s'ils agissent sous de faux prétextes et communiquent avec l'ennemi, ce qui est à peu près impossible à savoir, étant donné que les ondes se propagent dans toutes les directions. Mais la clandestinité elle-même sera possible dans la guerre future. L'invention toute récente (1910), par les lieutenants italiens Bellini et Tosi, de la direction des ondes hertziennes, de telle sorte que les destinataires seuls puissent les recevoir, rendra possible dans un avenir prochain la transmission clandestine des télégrammes.

Toutefois, les auteurs se refusent unanimement à attribuer la qualification d'espion au reporter agissant uniquement pour le compte de son journal (2); allant même plus loin, M. Scholz exprime l'avis que la bonne foi du neutre

(1) Rolland, *La T. S. F. et le Droit des Gens*, R. G. D. I. P., 1906, p. 85.

(2) Lawrence, *op. cit.*, p. 90 ; Scholtz, *op. cit.*, p. 23 ; Rolland, R. G. D. I. P., p. 84 (1906), Kebedgy, R. D. I. (1906), p. 451.

doit être présumée, et que même les dépêches incompréhensibles doivent être tenues pour innocentes (1). Le reporter n'est certainement pas un espion, lorsque ses dépêches ne sont pas destinées à l'ennemi, et les principes généraux du droit établissent que c'est au demandeur à faire la preuve ; la bonne foi est donc présumée d'avance, mais il ne semble pas qu'une présomption favorable puisse résister à cette constatation : un neutre a émis des signes qu'il doit comprendre puisqu'il est l'auteur du message chiffré, s'il n'explique pas la clef qui lui a servi, c'est qu'il croit avoir intérêt à céler le sens véritable du télégramme.

Lorsque les dépêches émises seront devenues compréhensibles, le reporter ne devra pas être traité en espion : « Son but, dit M. Lawrence est de communiquer [ses informations] à tout le monde et non pas seulement au parti ennemi » (2). Vis-à-vis du belligérant lésé dans ses intérêts par une indiscrétion de la presse, peu importe que les faits divulgués soient portés à la connaissance du bourgeois au coin du feu, s'ils sont également révélés à son ennemi. Les intéressés feront leur profit des nouvelles ainsi publiées et les avantages qu'ils en tireront seront parfois considérables ; en 1870, par exemple, une information du *Temps* révéla à l'état-major allemand la position de nos troupes peu de jours avant la bataille de Sedan.

La doctrine a reconnu aux belligérants le droit de censurer les télégrammes destinés à la presse ; bien que l'exercice de ce droit devienne difficile dès lors qu'il existe des navires marchands munis d'appareils perfec-

1) Scholtz, *Drehtloze Telegraphie und Neutraitbat*, p. 34.
(2) Lawrence, *op. cit.*, p. 91.

tionnés pour les communications à longue distance, les belligérants n'en doivent pas moins être dotés des moyens nécessaires pour effectuer le contrôle qu'il leur est indispensable d'exercer. Dans le champ des opérations d'une flotte, les correspondants ne pourront transmettre que des télégrammes censurés, et ce, sous peine de se voir retenus comme prisonniers de guerre et de voir confisquer leur navire.

Mais le seul moyen vraiment pratique d'empêcher toute fraude est encore d'interdire l'émission d'ondes dans la zone immédiate des hostilités. Rappelant l'interdiction que l'état-major japonais fit à l'*Haimun*, en mai 1904, de passer au nord d'une ligne tirée de Chefoo à Chemulpo, M. Lawrence approuva cette mesure préconisée également par d'autres auteurs (1). L'Institut de Droit International lui-même, dans sa session de Gand en 1906, l'a inscrite au nombre de ses vœux : « Sur la haute mer, dit-elle, dans la zone qui correspond à la sphère d'action de leurs opérations militaires, les belligérants peuvent empêcher l'émission d'ondes, même par un sujet neutre » (2).

Mais l'ordre de l'amiral Alexeieff, du 15 avril, prenait encore une disposition plus rigoureuse, puisqu'il interdisait aux navires destinés au reportage et munis de la T. S. F. d'approcher du Koang-Toun et de la zone d'opération russe. La doctrine américaine qui admet elle aussi le droit pour un chef d'escadre d'interdire l'émission d'ondes dans la zone des opérations de sa flotte, est opposée à la thèse russe : « Le fait, disent les professeurs du Naval-College, de se trouver avec un appareil de T. S. F. dans la zone

(1) Lawrence, *op. cit.*, p. 92 ; Scholtz, *op. cit.*, p. 38 ; Despagnet, *Cours droit Inter.*, page 848.

(2) Rapport de M. Kebedgy, art. 7.

d'opération, ne pourrait entraîner la saisie (1). » Il serait en tous cas dangereux pour un navire neutre muni d'un appareil de circuler dans le champ des hostilités ; si des ondes étaient émises par des inconnus, il se verrait soupçonner et serait contraint de prouver son innocence sous peine de condamnation.

Pour se protéger contre les indiscrétions des tiers, les belligérants de demain, comme ceux de 1904, seront amenés à interdire l'émission d'ondes dans la sphère d'action de leurs forces navales. De même qu'en matière de blocus il sera interdit de passer dans certaines eaux, de même, il y aura prohibition d'user de la T. S. F. dans certaines zones, sous peine de capture du navire.

Cette question n'a pas encore été réglementée par des traités, mais, étant donnée l'extension que prend la T. S. F. elle aura peut-être autant d'importance que celle du blocus.

CHAPITRE VIII

DU BLOCUS

I. *Les théories japonaises relatives au blocus.* — En mai 1904, la flotte des Japonais opéra le blocus de Port-Arthur afin de compléter l'investissement de cette place, déjà assiégée par leurs troupes de terre.

(1) *International Law Situation*, p. 107.

Bien que les escadres du Mikado n'aient pas toujours suivi les prescriptions recommandées par la doctrine de certaines nations européennes, aucun des neutres n'a jamais protesté contre la façon dont furent menées les opérations du blocus ; et il semble bien que la conduite adoptée par l'amiral Togo ait été dans ses grandes lignes, la seule pratique en face de l'évolution moderne de l'armement. Le seul procédé des Japonais, qui soit sujet à critique, fut d'avoir supprimé les jours de grâce lors de l'établissement du blocus.

En 1904, l'unique traité réglant la question du blocus avait été passé à Paris, le 16 avril 1856. Les signataires de cet acte n'avaient pu élaborer un texte mettant fin à la discussion séculaire entre les juriconsultes anglais et continentaux, et ils s'étaient séparés sans avoir précisé les conditions du blocus. Les théories japonaises étaient calquées sur celles de l'Angleterre.

La doctrine britannique eut donné à l'amiral Togo la faculté de pratiquer le blocus *de facto*, c'est-à-dire de s'établir devant la place pour en interdire l'accès aux neutres, avant d'avoir averti leurs gouvernements (1) ; le commandant en chef japonais préféra recourir au blocus *de jure*, celui qui, par la façon dont il est établi, tient le mieux compte des prescriptions requises par la doctrine continentale ; et, le 26 mai 1904, Togo notifiait avant toute mise à exécution, l'intention où il était de bloquer une partie des côtes du Liao Toung ; le même jour, les ambassades étrangères à Tokio, recevaient par l'intermé-

(1) Dans le cas du blocus *de facto*, les théories anglo-japonaises admettent que l'on peut interdire l'accès de la place aux neutres, mais non les saisir, à moins qu'ils n'aient eu connaissance du blocus.

diaire du baron Komura, communication de la décision de l'amiral.

Le Commandant en chef ne recourait que tardivement au blocus d'une place devant laquelle il croisait depuis le 9 février. Jusqu'au 26 mai, la liste très complète des objets de contrebande, édictée par le Gouvernement japonais, avait permis à l'amiralissime d'arrêter toute cargaison en route pour la zone qu'il se décidait à bloquer. Dès le 7 février, avant que le premier coup de canon de la guerre ait été tiré, l'escadre en route pour Port-Arthur avait empêché le navire anglais *Providence* de continuer son chemin, sans en opérer toutefois la saisie ; mais les bâtiments qui se présentèrent après lui, ne pouvant arguer de leur ignorance de l'état de guerre, furent traités rigoureusement et saisis pour transport de contrebande. Lorsque Port-Arthur fut assiégé par terre, un motif nouveau décida les Japonais à interdire l'accès de la place par mer : celui d'arrêter les messages à destination ou en provenance de la ville, afin de tenir la garnison au secret. L'amiral, jugeant même cette zone insuffisante, étendit le 1er janvier 1905, la ligne d'investissement à toutes les côtes de Liao Toung; et, sept jours plus tard, Port-Arthur ayant capitulé, le gouvernement japonais s'empressa de prévenir les états neutres de ce que, désormais, toutes les restrictions apportées au commerce étaient levées.

Les Japonais prévinrent très exactement les neutres du commencement et de la fin des opérations hostiles devant la place. Mais, on peut leur reprocher d'en avoir brusquement interdit l'accès, au détriment du commerce pacifique, et de n'avoir pas pris modèle sur certaines nations qui, en des occasions récentes, laissèrent les neutres achever les opérations commerciales entamées avant la déclaration

du blocus de la place. Des navires qui stationnaient à Port-Arthur faillirent s'y trouver enfermés, d'autres, qui usant de leur droit s'étaient mis en route, durent interrompre leur voyage.

Bien que l'admission de cette pratique abolisse virtuellement le *blocus de facto*, la doctrine anglaise contemporaine est partisante des délais de grâce en matière de blocus, et M. Lawrence a vivement reproché aux Japonais cette lacune de leurs règlements (1). Si nous en croyons M. Takahashi, l'intention primitive du gouvernement de Tokio eut été de se conformer à la coutume, mais au 26 mai 1904, il n'existait à Port-Arthur que des jonques au service de l'ennemi, pour lesquelles toute faveur était inutile (2). Il eut été facile de répondre que, si les délais de grâce n'étaient applicables à aucun navire à la sortie, on ne pouvait prévoir à l'avance que tous les bâtiments, se présentant pour l'entrée dans les ports bloqués, fussent dans des conditions à se la voir refuser.

A partir du 26 mai 1904, tout navire, fut-il sur lest, se dirigeant vers Liao Toung, devint sujet à capture, sans autre avertissement préalable que celui adressé à son gouvernement. La doctrine britannique, adoptée par les Japonais, suppose que le bâtiment a eu connaisance des interdictions qui ont été promulguées. Toutefois, dans certains cas, lorsque par exemple, le navire saisi était en mer lors de la notification du blocus, elle admet le capitaine à prouver qu'il en ignorait l'existence. Une des différences essentielles entre les doctrines continentales et celles de l'Angleterre, c'est que, dans le blocus *de jure*, tel qu'il fut

(1) Lawrence, *op. cit.*, p. 56.
(2) Takahashi, *op. cit.*, 373-374.

pratiqué à Port Arthur, la flotte n'a pas besoin de prévenir chaque navire d'avoir à modifier sa route, pour n'exercer sur lui le droit de capture qu'au cas où il se présenterait une seconde fois dans la zone d'investissement.

Certaines nations européennes ont longtemps, par scrupule, doublé la tâche de leurs croiseurs, en les obligeant d'arrêter une première fois les cargos neutres pour leur rappeler ce qu'ils savaient déjà, à savoir : qu'ils se dirigeaient vers une côté bloquée ; et de ne saisir les délinquants qu'à la seconde tentive de désobéissance aux ordres donnés. Les rapides moyens d'information moderne n'autorisent plus à croire, en règle générale, que le commerçant neutre puisse ignorer l'existence du blocus.

Les Japonais admirent que, sauf preuve contraire, les navires se présentant dans la zone bloquée la savaient interdite : ils opérèrent la capture immédiate de ces bâtiments, sans avertissement individuel préalable, et les événements leur donnèrent raison. Aucun des navires saisis sous Port-Arthur ne pouvait ignorer la situation irrégulière où il se trouvait. La première capture de bateau européen, ayant eu seulement le 85e jour du blocus, le capitaine avait eu largement le temps de connaître les mesures prises par les japonais, et ne pouvait par arguer de son ignorance. Son cas est celui des commandants des autres bâtiments européens saisis, qui, tous provenaient de places peu éloignées de Port-Arthur, l'un arrivait de Bombay, deux de Tong kou et, le dernier, de Tsin Tao.

Ce fut de la façon dont ils tinrent le blocus de Port-Arthur, que les Japonais soulignèrent le mieux la divergence de leur doctrine d'avec celles des continentaux.

Pour eux, un seul navire eut pu à la rigueur maintenir

l'investissement effectif (1), et en cela, ils eurent imité les Anglais, qui en 1854, bloquèrent *Riga* au moyen d'un unique vaisseau ; comme les Anglais, les Japonais préconisèrent le blocus par croisière, et la guerre de 1904 est la démonstration éclatante que désormais il est inutile de songer à maintenir un investissement par des escadres stationnées.

Jusqu'à ces derniers temps, la doctrine française répudiant le blocus par croisière exigeait que les forces navales fussent mouillées à proximité des côtes, et un auteur moderne M. Fauchille prévoyait l'existence de deux divisions, l'une naviguant au large pour prévenir les neutres de ne pas approcher, et l'autre, mouillée devant la place, destinée à arrêter effectivement ceux qui ayant été prévenus tenteraient de contrevenir à l'injonction reçue (2). Dans la dernière opération de blocus effectuée par les forces navales françaises, celle de l'île de Formose (1884-1885), nos bâtiments se contentèrent de croiser en dehors des eaux territoriales (3), sans essayer d'entourer la zone bloquée d'un réseau de forteresses flottantes. Il est problable que le dernier blocus par stationnement que l'histoire pourra citer, fut celui de Santiago de Cuba, effectué en 1898, par l'escadre américaine. Subissant les effets des procédés modernes de la guerre, la Conférence navale de Londres a tout récemment mis fin à cette discussion séculaire entre Anglais et Continentaux, en se ralliant franchement aux théories britanniques (4) tant en ce qui

(1) Règlement japonais, art. 24

(2) Fauchille. *Le blocus*, p. 128 et suiv. (Rapporté par M. Dupuis, *op. cit.*, p. 200).

(3) Duboc, *op. cit.*, pp. 145 et suiv.

(4) Déclaration de Londres, art. 17.

concerne le nombre des bâtiments nécessaires au maintien du blocus, qu'en ce qui touche l'exécution de celui-ci par des divisions en mouvement.

Le blocus de Port Arthur fut essentiellement un blocus par croisière ; mais malgré le désir qu'avaient les Japonais d'interrompre toute communication entre la place et l'extérieur, il leur fut impossible, pendant les premiers mois de l'investissement, d'empêcher les commerçants neutres de continuer leurs opérations. La présence d'une puissante flotte russe obligeait les bloquants à une grande prudence et, jusqu'au dernier trimestre du siège, les Japonais ne purent opérer qu'une saisie, celle du vapeur français *George,* effectuée le 19 août ; encore, ce navire avait-il pu s'approcher de Port-Arthur au point d'y faire parvenir son chargement au moyen d'allèges, si bien que la capture eut lieu, lors du voyage de retour effectué sur lest. A partir du mois d'octobre, la flotte russe étant hors de cause, les assiégeants resserrèrent leurs croisières. Aussitôt, ils mirent la main sur le vapeur allemand *Fuping* (12 octobre) alors qu'il se trouvait à 10 milles de la côte bloquée ; puis, le 17 novembre ce fut le tour d'un autre vapeur allemand, le *Vétéran*, capturé à 60 ou 70 milles de la place ; quant au *King Arthur* (anglais) il revenait le 8 novembre de Port-Arthur, lorsqu'il se vit arrêter, au moment d'entrer en eaux territoriales neutres à 12 milles de Che-foo (Chine).

Un cinquième navire, le *Shishan* (anglais), après s'être promené dans la zone bloquée, sans oser aborder à Port-Arthur, se vit saisir à Niou-Tchang alors occupé par les Japonais, au moment où il voulait y vendre sa cargaison. Les Cours japonaises ordonnèrent d'ailleurs sa mise en liberté, puisqu'il avait renoncé à accomplir l'acte délictuel.

Sur quatre bateaux condamnés pour violation de blocus, deux, le *George* et le *King Arthur*, effectuaient à vide leur voyage de retour. A côté de ces vapeurs, un nombre considérable de jonques, trois cents, nous dit M. Takahashi, furent saisies par les Japonais. Cependant, malgré la vigilance de l'escadre du blocus, un certain nombre de bâtiments européens parvinrent à se glisser dans la place (1). Ls situation géographique de Port-Arthur, placé à l'extrémité d'un promontoire s'avançant jusqu'à petite distance des eaux neutres, rendait difficile à une croisière établie au large, le blocus hermétique de cette ville.

L'amiral Togo était en tous cas fondé à considérer ses lignes d'investissement comme suffisantes, et à exiger des neutres qu'ils prissent bonne note de ses injonctions. D'ailleurs, la plupart d'entre eux avaient cessé de fréquenter la place dès avant la notification du blocus, et dès le début de février, certains navires anglais vendirent en territoire neutre des cargaisons qu'ils avaient chargées pour Port-Arthur. La présence de la flotte de Togo à proximité du Liao Toung inspira donc des craintes aux commerçants neutres, et les Japonais, n'ayant négligé aucun des moyens destinés à rendre le blocus effectif, étaient en droit d'exiger l'observation stricte des dispositions qu'ils avaient portées à la connaissance de tous.

L'amiral Togo prohiba sévèrement toute communication avec la place et s'efforça de tenir celle-ci au secret le plus rigoureux. A plusieurs reprises, des navires hospitaliers lui demandèrent le passage, qui leur fut régulièrement refusé. La première requête de ce genre fut relative au vapeur de la Croix-Rouge russe *Mongolia*. Le gouverne-

(1) *Moniteur de la flotte* 22 octobre 1904.

ment russe demanda, par l'intermédiaire du Ministre de France à Tokio, que ce bâtiment fut autorisé à faire le service régulier du transport des blessés entre Port-Arthur et Che-foo. Cette demande fut faite le 21 mai 1904, cinq jours avant la notification du blocus, mais étant données les modifications apportées dans la condition légale de la placé par la déclaration du 26 mai, le Japon opposa une fin de non recevoir à la requête qui lui était présentée (1). Une seconde demande, faite le 22 septembre, tendant à ce que l'introduction dans la place de médicaments et du personnel sanitaire fut autorisée, subit le même sort. Les Japonais s'opposèrent encore à ce qu'un journaliste anglais Benett Burleigh, considéré par eux comme un agent russe, puisse aborder Port-Arthur avec le *Samson* afin d'y déposer des objets de pansement (2). Les refus opposés par le Gouvernement de Tokio dans toutes ces circonstances étaient parfaitement justifiés.

Le retard apporté par le Japon dans la réponse qu'il devait faire à la demande de passage présentée par les attachés navals français et allemand à Port-Arthur, MM. de Cuverville et Von Gilgenheim, eut un résultat tragique. Ces deux officiers se décidèrent, le 17 août à tenter une aventure qui leur coûta la vie ; ils s'embarquèrent sur une jonque chinoise à bord de laquelle ils furent assassinés (3). Le Japon eut été en droit d'opposer un refus à leur demande, malgré que le caractère officiel dont ils étaient revêtus fut une garantie de leur discrétion.

L'escadre russe de Port-Arthur ne put empêcher le blocus d'être effectif, mais en plusieurs circonstances, lors-

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 370.
(2) Takahashi, *op. cit.*, p. 361 et suiv.
(3) *Moniteur de la flotte* du 22 octobre 1904.

qu'elle prit résolument l'offensive, elle en provoqua la cessation momentannée. Dans toutes les circonstances où les bloquants sont obligés de s'éloigner, les auteurs continentaux demandent qu'une notification nouvelle soit faite. Les théoriciens britanniques sont moins exigeants. Dans leur doctrine « le blocus facilement établi est difficilement supprimé, il ne cesse que dans les cas suivants : le départ imposé par la victoire de l'ennemi ou par la crainte qu'inspire son approche, la négligence contenue dans la surveillance des lieux bloqués, la partialité qui laisse systématiquement passer les uns tandis qu'elle interdit le passage aux autres (1), sont les seules raisons qui interrompent un blocus. Le règlement japonais, en son article 13 prévoit bien que le blocus peut perdre son efficacité, mais il présente une lacune, car il n'énumère pas les cas où cette efficacité pourrait être perdue, et laisse les officiers dans le doute au sujet de la conduite à tenir au cas où une notification nouvelle pourrait être nécessaire.

Lors de la bataille du 10 août 1904 entre l'armée navale de Togo et l'escadre du vice amiral Witheft, la flotte japonaise s'avança au devant des forces adverses et engagea, à 1 heure 5 de l'après-midi, le combat. Les côtes bloquées étaient alors à 33 milles du théâtre de la lutte. L'amiral russe entraîna son adversaire à sa suite dans un combat qui se prolongea jusqu'à 6 heures 20 du soir. Lorsque à ce moment l'escadre russe se dispersa, Port-Arthur était éloigné d'environ 80 milles, et les deux ennemis se trouvaient à proximité des côtes chinoises du cap Chang-toun. La flotte de Togo était elle venue là pour l'exécution du blocus, ou bien, avait elle été chassée des

(1) Dupuis, *op. cit.*, p. 204.

parages de Port Arthur par la crainte que lui inspirait son adversaire ?

Il est impossible de ne pas considérer le blocus comme interrompu à ce moment. L'amiral japonais rallia tous les navires détachés devant la place, y compris ceux qui croisaient dans le Golfe de Petchili, non pas dans le but de renforcer son escadre, certains des bâtiments qu'il rappelait vers lui, étant sans valeur militaire, mais dans le but de les soustraire aux coups de l'adversaire. L'interruption du blocus est donc flagrante, et tout cargo neutre qui se fut présenté dans la journée du 10 août pour entrer dans Port-Arthur n'eut pu être saisi pour violation d'un blocus qui n'existait plus. Dès le lendemain d'ailleurs, la flotte japonaise avait repris sa croisière au large de la place, mais elle ne notifia jamais aux neutres la reprise de ses opérations.

A plusieurs reprises, quelque temps auparavant, les flottilles des Japonais avaient été repoussées au large par celles des Russes ; notamment le 17 juin où elles se retirèrent jusqu'au Rocher Encounter et le 23, où elles reculèrent encore plus loin (1). La capture du *George* (19 août) aurait été effectuée, d'après *Marine Rundchau* (2) à un moment où l'investissement n'était pas effectif et ou le service normal devant la place n'avait pas encore repris. Etant donné que les Cours japonaises appliquèrent comme sanction, la confiscation du navire et de la cargaison, dans tous les cas de violation de blocus, il eut été préférable qu'une notification nouvelle fut faite après la bataille du Chang-toun.

(1) *Histoire officielle*, juin 1910, p. 644 à 646.
(2) *Marine Rundchau*, dec, 1906.

En ce qui concerne la sanction appliquée à la violation de blocus, les règlements français et anglais sont unanimes à ordonner la confiscation du navire qui a d'une façon aussi évidente tenté de secourir l'ennemi. Mais en ce qui concerne les marchandises, la doctrine britannique, moins sévère, ne considère la cargaison comme saisissable que lorsque le propriétaire du chargement a eu connaissance de la destination du bâtiment. L'article 45 des Prises du Japon énonçait le même principe. Seuls le *Fuping* et le *Vétéran* avaient une cargaison à bord, lors de leur capture; ces biens constituaient d'ailleurs de la contrebande de guerre, à l'exception de 35 caisses de médicament sur le *Fuping* et de 74 caisses semblables sur le *Vétéran*. Bien qu'appartenant à des neutres, ces marchandises furent confisquées, les propriétaires ayant eu connaissance de la destination illégale du navire.

II. *Le blocus moderne des places de guerre.* — Le blocus de Port-Arthur eut essentiellement un but militaire. Les Japonais voulaient, tout d'abord, empêcher la sortie de l'escadre russe, et, accessoirement, la maintenir au secret. Dès avant que le l'amiral Togo eut notifié son intention de bloquer le Liao Toung, des événements importants avaient démontré l'impossibilité d'opérer l'investissement de la place autrement que par une croisière établie à grande distance. Or, les théories des jurisconsultes continentaux en étaient encore à demander que le blocus fut effectué par stationnement dans les eaux territoriales.

Au cours de la journée du 15 mai 1904, Togo perdit deux de ses meilleures unités pour s'être approché trop près de la côte; dès lors, il n'osa plus exposer ses cuirassés aux coups de la défense russe, et ne mena plus désormais ses

divisions de ligne à moins de 30 milles de la place (1). La plupart du temps ses gros bâtiments n'étaient pas en croisière ; ils attendaient, au mouillage des îles Elliot, ou, quelquefois, (surtout au début de la guerre), dans les rades de la côte Est de Corée, qu'une tentative de l'ennemi leur fut signalée. Toutes les fois que leur présence fut nécessaire, ils surent d'ailleurs se trouver à temps au point menacé.

La ligne d'investissement à proximité de la place était formée par les flottilles, et quelques vieilles canonnières avaient été, au début de juin, détachées dans le golfe de Petchili (2). Tous ces petits bâtiments croisaient au large de la place, presque toujours hors de vue de la côte.

Dans ces conditions, on peut se demander si le blocus de Port-Arthur fut effectif, et si les blocus futurs des places de guerre seront capables d'interdire réellement, ainsi que le veut la Déclaration de Paris, l'accès du littoral ennemi.

Si l'effectivité du blocus est nécessaire, si les neutres exigent un déploiement continuel de forces, c'est que le blocus n'est une cause de gêne que pour eux. Le fait même de la guerre rend les navires de commerce belligérants passibles de confiscation ; il s'ensuit que l'interdiction de faire le négoce avec la totalité ou une partie des côtes ennemies, ne peut nuire qu'aux neutres et n'aggrave en rien la situation de la marine de commerce rivale. Un blocus n'est donc justifiable, que s'il est effectif, et si la nation victorieuse a détaché devant les places de sa rivale des forces suffisantes pour légitimer la défense qu'elle a faite aux neutres de continuer leurs relations commerciales avec les ports bloqués. « D'un ordre qui ne coûterait

(1) Daveluy. *La lutte pour l'Empire de la mer*, p. 203. Lanessan, *op. cit.*, p. 194 et 195.

(2) *Histoire officielle*, juin 1910, p. 644.

qu'à eux-mêmes, les neutres n'auraient nul compte à tenir, ils n'ont pas à faire les frais de la guerre » (1). Il faut que le bloquant fasse un effort réel pour assurer l'exécution de ses prescriptions, et que les dispositions prises par lui soient de nature à interdire l'accès des côtes ennemies.

Le blocus moderne par croisière et à grande distance n'est donc acceptable que s'il est aussi efficace que l'ancien blocus par stationnement à proximité des côtes.

Les écrivains maritimes les plus notables estiment que l'efficacité du blocus moderne sera tout aussi parfaite que celle de l'ancien blocus, dont la méthode a fait son temps. Ils sont unanimes à penser qu'en 1898, les Américains ont effectué à Santiago de Cuba le dernier blocus par stationnement, se tenant, le jour, déployés en demi-cercle à 6 milles de Morro, pour se rapprocher la nuit jusqu'à 2 et 3 milles, et poussant la précaution jusqu'à mettre à la mer des chaloupes pour approcher plus près du rivage. « Le cas du blocus de Santiago ne se reproduira pas et n'aurait jamais dû se produire, dit M. Darrieus (2) ». Si l'investissement fut possible dans ces conditions, c'est que l'escadre espagnole n'avait plus de charbon, que son artillerie était incomplète, que les torpilles de ses torpilleurs n'étaient même pas réglées et que la défense des côtes était nulle (3).

Désormais, une telle conduite serait téméraire. « Les attaques possibles des torpilleurs rendront dangereux, pendant la nuit, les parages de la place ; quant aux sous-marins, ils empêcheront pratiquement, pendant le jour,

(1) Dupuis, *op. cit.*, p. 180.

(2) Darrieus. *La guerre navale*..... p. 302 et suiv.

(3) Lawrence, *op. cit.*, p. 58. Dewer. *Le blocus. Revue maritime*, 1904, p. 64.

d'approcher à moins de 50 milles du port (1). « L'apparition de la torpille, suivie de celle des sous-marins, a rendu trop dangereux pour une escadre, le stationnement de jour comme de nuit aux abords immédiats d'une côte. Les modifications profondes dans le matériel et l'armement moderne faisaient une nécessité rigoureuse d'éloigner le blocus (2) ». L'escadre bloquante ne viendra qu'exceptionnellement et pour quelques instants à portée de canon des côtes.

En général, la saisie des neutres sera opérée par les navires les plus éloignés du port, c'est-à-dire à environ 50 milles au large. Malgré l'éloignement de la croisière, l'investissement des places sera aussi parfait qu'avec l'ancienne méthode : « La télégraphie sans fil a bouleversé les conditions pratiques de la guerre sur ce point : grâce à ce système de communication rapide à grande distance, un blocus sera aussi effectif aujourd'hui à 100 milles de distance qu'il pouvait l'être autrefois à quelques milles à peine de la côte bloquée (3) ».

Par les grandes manœuvres de deux puissances, il est possible de connaître l'application pratique de la doctrine : à Argostoli, en 1902, les Anglais établirent un blocus par croisière. Un destroyer prit position à 3 milles de l'entrée, le reste de la flottille se tenait à 12 milles, avec 3 milles d'intervalle entre les bâtiments. Les croiseurs, éloignés les uns des autres de 10 milles, formaient une ligne à 30 milles du port. Les cuirassés se tenaient à 40 ou 50 milles au large. En 1910, à Toulon et à Ajaccio, la

(1) Dewar. *Le blocus*, traduit par Coquebert de Neuville. *Revue Maritime* 1904, p. 75.

(2) Darrieus. *La guerre navale*, p. 302.

(3) Dewar. *Le blocus*, p.

flotte française adopta des dispositions identiques. Deux destroyers prirent position à 5 milles du goulet, appuyés par un groupe situé à 9 milles, le reste de l'escadrille et la division légère croisait entre 13 et 19 milles, les cuirassés se tenaient à 50 milles au large (1). Devant Ajaccio, les divisions de ligne subirent de jour les attaques des sous-marins, de nuit celles des torpilleurs.

De ces exemples, on peut conclure que désormais les bâtiments de ligne croiseront plus au large encore, afin d'éviter toute surprise, que les flottilles détachées à l'entrée du port ne seront point destinées à agir contre les neutres. Tout entières absorbées par leur rôle militaire, qui est de servir d'avant-garde contre la force de l'ennemi, elles n'auront désormais rien à voir avec les infractions commises par les commerçants neutres et ne recueilleront que par hasard les délinquants qui leur tomberont entre les mains. Pendant toute la durée du blocus, les eaux territoriales deviendront une zone dangereuse que chacun s'efforcera de quitter au plus vite, et le fait d'établir le blocus n'indiquera plus, comme le voudrait Hautefeuille, la domination de cette portion du territoire ennemie par l'artillerie de la flotte (2).

Bloquer, c'est être neutre de la haute mer, de la route commune des nations, dont l'adversaire est désormais chassé; l'investissement seul permet d'empêcher une attaque venant des ports ennemis ; il porte les frontières du vainqueur jusqu'à l'extrême partie des canons de son adversaire.

La guerre Russo-Japonaise avait fait prévoir un éloigne-

(1) *Moniteur de la flotte,* juin 1910.
(2) Hautefeuille, *op. cit.,* t. II, p. 177 à 182.

ment sans cesse plus grand de la force bloquante ; il fallait désormais une réglementation nouvelle pour empêcher l'arbitraire des belligérants dans la saisie des cargos neutres. La Conférence de Londres a fixé le droit qui régira les blocus futurs en décidant que la capture ne pourra être opérée désormais que dans la zone indiquée par le commandant en chef pour la croisière de ses bâtiments (1).

CHAPITRE IX

LA CAPTURE ET LA DESTRUCTION DES PRISES

La capture est la sanction de la défense faite aux navires ennemis de circuler sur les mers, ou aux bâtiments neutres, de violer un blocus, d'effectuer des transports de contrebande à destination de l'adversaire ou de lui prêter une assistance hostile ; les règlements des prises autorisent encore d'une façon générale la saisie du neutre qui résiste à la visite. A tous ces motifs de capture, il faut ajouter l'absence ou l'irrégularité des papiers de bord, qui, si elle ne constitue pas un délit, excite les soupçons des belligérants, les provoque à saisir et le plus souvent à condamner navire et cargaison.

Il est par contre de coutume, et des conventions récentes ont fait passer une partie de ces coutumes à l'état de loi,

(1) Conf. de Londres, art. 17.

d'exempter de capture les navires ennemis lorsqu'ils sont destinés à la pêche côtière, aux explorations scientifiques (1), au service des blessés, aux échanges de communications entre les belligérants relativement à la guerre. L'article 35 des Prises japonaises exemptait encore les bateaux appartenant à un phare.

Une autre coutume, non moins respectable, fut souvent enfreinte pendant la guerre russo-japonaise. Communément, les belligérants effectuent leurs captures en haute mer ou dans leurs propres eaux territoriales, et non dans celles des neutres. Des saisies furent opérées par le Japon dans les eaux Coréennes, ce furent celles du *Waryag*, de la *Koreietz*, du *Mukden* et du *Sungari*. On pouvait contester à la Corée le droit de rester neutre, et certains auteurs, parmi lesquels M. Lawrence (2), l'ont fait, mais la neutralité de la Chine ne pouvait être mise en doute; on vit cependant des destroyers japonais enlever le *Rechitelny* dans le port de Chefoo (12 août 1904). Quelque temps auparavant, les Russes avaient coulé le vapeur japonais *Han-yeï-Maru* dans les eaux chinoises des îles Miao-Tao (26 mars 1904).

Les Russes se montrèrent extrêmement irréguliers dans la façon dont ils exercèrent le droit de capture; tantôt ils furent extrêmement rigoureux en coulant les navires marchands, tantôt leur douceur alla jusqu'à se contenter d'une simple visite des bâtiments ennemis. Il est de

(1) Le 28 mai 1904, le gouvernement suédois fit demander au gouvernement japonais s'il considérerait comme contraire à la neutralité, le fait de fournir du charbon à une mission officielle russe destinée à explorer le Pôle Nord. Le Japon autorisa la fourniture. Takahashi, *op. cit.*, p. 353.

(2) Lawrence, *op. cit.*, p. 268 et suiv.

coutume de n'exempter de saisir que les bateaux destinés à la pêche côtière, et le *Hotoku* (19 tonneaux) était probablement le seul dans ce cas, ayant eu affaire aux Russes; cependant le *Kiodowunyu* (147 tonneaux) et le *Hako* (238 tonneaux) chargés d'algues, poissons et marchandises diverses, furent relâchés après visite. Les Japonais d'ailleurs ne se montrèrent pas si généreux lorsque les navires baleiniers *Alexander*, *Michaël*, *Kotic*, *Resnick* et *Bobrick* tombèrent entre leurs mains.

Lorsqu'un navire a été saisi, il est de coutume qu'il soit conduit à un port du capteur pour y être jugé. L'usage international exige qu'il soit pris à ce sujet un certain nombre de précautions destinées à garantir l'intérêt du capturé et du capteur ; elles sont relatives à l'inventaire des papiers de bord, à l'apposition des scellés sur les objets précieux et sur les panneaux des cales et des soutes. Le capteur doit en outre veiller à la constitution d'un équipage de prise, et retenir le personnel du navire saisi, afin qu'il puisse témoigner au procès devant le tribunal des Prises. Ces règles, nous les trouvons dans les règlements russes et japonais sans qu'elles présentent de particularités intéressantes. Par contre, les ordonnances publiées par les deux nations rivales prévoient, à côté de la capture, l'existence d'un droit d'une importance capitale : celui de détruire la prise. L'article 91 du règlement japonais est ainsi conçu :

Dans les cas suivants le commandant pourra, s'il le juge bon, détruire le navire capturé. Cependant il devra transborder l'équipage et, autant que possible, les marchandises, et conserver les papiers du bord nécessaires au jugement avant de détruire le bâtiment :

1° Lorsqu'il est impossible de faire naviguer le navire à

cause de son mauvais état ou du mauvais état de la mer ;

2° Lorsqu'il est impossible de faire naviguer le bâtiment à moins de sacrifier l'équipage nécessaire à la sûreté du navire de guerre.

Le règlement japonais considère donc comme légale la destruction des bateaux capturés, et comme il ne fait aucune distinction entre les propriétés des belligérants et celles des neutres, on en peut conclure que les biens de ces derniers sont sujets à destruction (1).

Les ordonnances russes du 27 mars 1895 et du 20 septembre 1900 appliquaient la même sanction, mais prévoyaient des cas plus nombreux où elle pouvait être nécessaire. Il autorisait la destruction : « Dans les cas extraordinaires où la conservation du bâtiment capturé sera reconnue impossible par suite du mauvais état dans lequel il se trouve, *de son peu de valeur,* du danger qu'il court d'être repris par l'ennemi, du fait que les ports sont trop éloignés ou bloqués, *qu'il constitue un embarras pour le bâtiment capteur* ou un obstacle au succès de ses opérations, après avoir transbordé les hommes, et autant que possible le chargement, et avoir pris les mesures voulues pour conserver les papiers et objets qui se trouvent à bord et qui pourront être nécessaires pour le jugement de la Cour des Prises (2). »

Le règlement de l'Amirauté du 20 septembre 1900 reproduisait ces dispositions et en précisait une : on peut détruire le navire « quand la capture a très peu de valeur

(1) L'article 84 des prises japonaises autorise la destruction des marchandises lorsqu'elles sont putrescibles ou hors d'état de voyager.

(2) Ordonnance du 27 mars 1895, art. 21.

et que sa conduite dans un port demande trop de temps et de charbon (1). »

Ces règles très larges s'appliquaient aussi bien au bâtiment neutre qu'au bateau ennemi; les Russes en firent usage fréquemment et soulevèrent d'unanimes protestations. L'article 91 du règlement japonais resta par contre lettre morte.

Les Russes substituaient systématiquement la destruction de la prise à la capture, laquelle devint une exception. Pour ne citer que les bâtiments japonais, le sort de 21 d'entre eux (jaugeant 17.094 tonneaux) fut d'être coulés ; 5 autres, dont un paquebot affrété pour le transport des troupes, le *Sado Maru*, furent canonnés (tonnage 10.367 tonneaux), 3 petits bâtiments (404 tonneaux) furent seulement visités, 1 fut recapturé (le *Daijin*, 130 tonneaux), un autre le *Vaye* (122 tonneaux) eut un sort inconnu et 3 seulement (412 tonneaux), furent ramenés aux ports de prises, ce sont le *Kamo*, l'*Izumi* et l'*Hakutsu*.

Les Japonais trouvèrent trop sévère la conduite adoptée par leurs adversaires vis-à-vis de leurs navires. Dans la guerre sur mer, la propriété ennemie ne peut exiger le respect ; elle est appelée à disparaître si un croiseur belligérant la rencontre ; peu importe au propriétaire que son navire soit condamné ou coulé. Mais en appliquant le droit de la guerre, les Russes commirent des excès.

Le 10 février 1904, le *Nakonoura Maru* (2) fut rencontré par la division de Wladivostock et l'équipage reçut un délai de 15 minutes pour quitter le bord ; il s'empressait de le faire, et les embarcations venaient de pousser du

(1) Règlement du 20 sept. 1900, art. 40, § 3.
(2) Takahashi, *op. cit.*, p. 285.

Nakonoura, lorsque le *Rossia* ouvrant le feu précipitamment pour couler le cargo, tua deux hommes de l'équipage japonais.

A bord d'un autre navire, le *Keysho*, ils tuèrent trois autres hommes et en blessèrent un (1). En agissant avec plus de sang froid, les Russes eussent évité des malheurs inutiles.

Il est un précepte universellement admis : « La guerre est une relation d'État à État », et les sujets de l'ennemi ne peuvent être attaqués que s'ils portent les armes ; les marins de commerce ont droit au même respect que les paysans paisibles, et si les usages internationaux ont longtemps admis qu'ils puissent être retenus comme prisonniers, aucune coutume n'a jamais permis de canonner ceux qui se rendent. Les Japonais ne peuvent rien reprocher aux Russes de ce qu'ils aient coulé des navires, c'est une éventualité que le Japon envisageait lui-même dans ses lois, mais ils peuvent à bon droit se plaindre de ce que la guerre ait été faite trop durement à leurs marins de commerce qui devaient être tenus à l'abri de toute atteinte. La guerre maritime s'abat sur les navires de marchands et non sur ceux qui les montent, et qui, étant sans armes, ne peuvent qu'être faits prisonniers.

Bien plus, lorsque les Russes bombardèrent les navires qui se rendaient, leur hâte d'en finir pouvait provoquer la mort des sujets neutres embarqués comme passagers sur les bâtiments attaqués : c'est ce qui arrive à bord du *Nakonoura*, où des voyageurs chinois avaient pris place, et le dommage qu'éprouvent, en pareil cas, les neutres, est injustifiable.

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 300.

Sur mer comme sur terre, les particuliers doivent jouir au cours de la guerre de toutes garanties en ce qui concerne la sécurité de leurs personnes, mais ils n'ont pas les mêmes droits relativement à leurs biens. Le navire et les marchandises *ennemies* embarquées sur le bâtiment au moment de la saisie sont sujets à confiscation.

Il est si généralement admis que le navire ennemi capturé puisse être condamné par un tribunal de prises, qu'il ne semble pas anormal de voir le belligérant s'accorder le droit de détruire sa prise au lieu de la vendre. Le bâtiment ennemi ne peut avoir aucun droit vis-à-vis du capteur, à moins d'être protégé par un traité, comme les navires hôpitaux, par exemple ; dès lors, l'opinion exprimée par M. Takahashi semble trop formaliste : « C'est une erreur, dit-il, de penser qu'un navire capturé et non encore condamné soit une prise et qu'il est juste de le couler parce qu'il est une prise (1) » : si le bâtiment est navire de commerce ennemi, il n'a aucun droit à faire valoir, pas même l'existence d'un délai de grâce dont il aurait la faculté de jouir, les délais de grâce sont une faveur et non un droit. En règle générale, la Cour des Prises prononce la condamnation du bâtiment, sur la seule vérification de son identité, cette vérification peut aussi bien être faite par un officier du capteur, lorsque les nécessités de la situation exigent une procédure rapide. En principe, l'armateur ennemi n'a rien à gagner à se voir confisquer son navire à la suite d'un procès régulier, quant à l'état dont le navire détruit porte le pavillon, il a plus d'intérêt à voir disparaître ce bâtiment qu'à le voir vendre au profit de son adversaire.

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 336.

Les propriétaires des marchandises coulées avec le bateau supportent eux aussi le contre coup de la mesure rigoureuse qui atteint le navire. Si les propriétaires sont ennemis, leur cas n'est même pas discutable ; s'ils sont neutres, la question devient plus délicate. L'article 3 de la Déclaration du 16 avril 1856, déclare que : « La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi. » Dès lors, la destruction du navire ennemi semble interdite, si une partie du fret constitue une propriété neutre. Les auteurs et la jurisprudence n'ont pas, avec raison, interprété ainsi la Déclaration de Paris. « Il n'est pas à présumer, dit Calvo, que les puissances contractantes aient jamais entendu subordonner les droits des belligérants aux intérêts des neutres, dans tous les cas, même dans les cas de force majeure, dominés par les nécessités de la guerre (1). « De ce que la marchandise neutre n'est pas *saisissable*, dit M. Duboc, ou plutôt n'est pas confiscable, il ne s'en suit absolument pas qu'elle soit inviolable. Le dit article signifie que le capteur ne doit pas en tirer profit, il a enlevé au belligérant le droit de l'approprier (2). » En 1870, la jurisprudence française, se ralliant à cette opinion, s'est montrée sévère pour les propriétaires neutres des marchandises : elle a considéré l'acte de couler une prise ennemie « comme un fait de guerre dont le propriétaire neutre ne peut être admis à discuter l'opportunité, et qui ne peut donner ouverture à son profit à un droit à indemnité (3). »

Le commerçant neutre qui embarque sa marchandise

(1) Calvo, t. V, pp. 279 et suiv.
(2) Duboc, *Le droit de visite et la guerre de course*, p. 249.
(3) Dalloz, 1892, 3, 94.

sur un navire ennemi sait, qu'en cas de capture, son bien court des risques ; que devant une Cour des Prises, il devra faire la preuve du caractère neutre des meubles qu'il revendique ; le transport effectué n'offre donc pas toute sécurité. Le commerçant ne procure du fret à l'ennemi, et ne l'aide ainsi à supporter la guerre, que parce qu'il y trouve son avantage ; les risques de destruction doivent entrer dans ses calculs ; il ne doit pas espérer que la présence de ses biens à bord immuniseront le navire, dans le cas où la conduite du bâtiment dans un port des prises serait impossible.

Toutes les législations ont prévu la destruction des bateaux ennemis ; telle, l'Angleterre dans les articles 100 et 101 de son Manuel des Prises. Ce règlement permet de couler les bâtiments de l'adversaire lorsqu'ils sont en trop mauvais état pour tenir la mer, ou qu'il est impossible de constituer un équipage de prises. « Les papiers de bord, dit le Manuel britannique, doivent prouver *avec évidence* que le navire appartient à l'ennemi. » Ces papiers doivent être sauvés ainsi que l'équipage et l'on doit, autant que possible, transborder la cargaison.

Le règlement anglais interdit par conséquent, d'une façon formelle, de détruire un navire neutre, et son texte est le seul qui s'exprime avec clarté sur ce point. L'ordonnance française du 25 juillet 1870 ne fait pas avec beaucoup de précision cette distinction capitale : le belligérant peut-il couler les navires neutres qui ont enfreint ses règlements, ou, son droit de destruction est-il limité aux seuls bâtiments de l'ennemi ? « Si une circonstance majeure forçait un croiseur, dit le règlement de 1870, à détruire une *prise*, parce que sa conservation compromettrait sa sécurité ou le succès de ses opérations, il devrait

avoir soin de conserver tous les papiers de bord et autres éléments nécessaires pour permettre le jugement de la prise et l'établissement des indemnités à attribuer aux neutres dont la propriété non confiscable aurait été détruite. On ne devra user de ce droit de destruction qu'avec la plus grande réserve (1). »

Ce texte ne semble par autoriser les commandants à couler les navires neutres, il emploie le mot prise, expression déjà impropre lorsqu'il s'agit d'un bâtiment ennemi capturé, mais absolument inapplicable au neutre saisi, lequel ne devient une prise que le jour où il a été condamné par un tribunal. D'ailleurs, d'une façon générale, la tradition française n'a jamais autorisé que la destruction des navires ennemis, et l'ordonnance d'août 1681, et celle du 2 décembre 1693, qui ont pendant longtemps réglementé cette question, emploient habituellement le mot « prise » ; l'ordonnance de 1693 précise même « les prises sur l'ennemi, » et les commentaires de Valin indiquent que ces dernières sont seules visées par les règlements royaux dont le but était de garantir les droits de l'État contre les corsaires qui tentaient de « céler la prise » pour conserver tout le butin (2).

Un auteur anglais, M. Baty (3), s'appuyant sur cette coutume séculaire qui exemptait les neutres de la destruction, a condamné les agissements des Russes et a prétendu que leur doctrine sur ce point n'était adoptée par aucune nation. Or, le règlement japonais de 1904 permettait aux commandants de couler les bâtiments marchands des

(1) Instructions du 25 juillet 1870; article 20 des Instructions complémentaires.

(2) Valin, *Commentaires*, t. II, p. 280.

(3) Baty, R. D. I., 1906, p. 434.

nations amies. Les dispositions publiées par cette nation, en 1894 pendant la guerre contre la Chine, n'autorisaient pas une telle pratique : « Si les navires *ennemis*, dit l'article 22 du règlement de 1894, sont en trop mauvais état pour être dirigés sur un port, le commandant devra couler le navire. » L'article 91 du règlement de 1904 n'employait plus l'expression de « navires ennemis », mais celle de « navire capturé », et les termes généraux employés pour la rédaction de cette disposition, indiquent qu'elle s'applique aux belligérants comme aux neutres. Il y a, d'autre part, une similitude frappante entre la rédaction de l'article 91 du règlement japonais et celle des articles 100 et 101 du *Manuel britannique*; sauf que dans la première de ces deux ordonnances on a omis la clause défendant de couler les navires qui ne seraient pas reconnus « avec évidence » pour ennemis.

Les Japonais, ainsi que cela a été dit, ne pratiquèrent pas la destruction des navires, par contre les Russes le firent, et s'attirèrent les protestations des neutres dont six bâtiments furent perdus. On mit même sur le compte de la Russie des naufrages qui ne résultaient pas d'un acte volontaire de ses marins. L'*Oldhamia*, par exemple, navire anglais capturé le 17 mai 1905 par l'*Oleg*, s'échoua par fortune de mer (1) sur l'île Istoroup (Kouriles), alors qu'il faisait route sur Wladivostock avec un équipage de prises. Certains auteurs ont cru voir une question de droit dans ce malheur dû à une faute de navigation, de même qu'ils ont vu une application des doctrines russes dans l'incident du navire anglais *Hipsang*, coulé dans la nuit du 15 juillet

(1) En ce sens *Marine Rundchau*, déc. 1906 ; *Contra*, Takahashi, *op. cit.*, p. 326.

1904 par des destroyers qui le prirent pour un bâtiment japonais.

En juillet 1904, la division Wladivostock coula volontairement deux cargos neutres. L'amiral Jessen avait conduit ses croiseurs au large de Yokohama, lorsque, le 24 juillet, il fit la rencontre du navire anglais *Knight Commander*, affrété pour cette place et celle de Kobé. Ce vapeur naviguait avec des papiers irréguliers (1), n'ayant ni charte partie, ni manifeste, mais seulement des copies certifiées de ces documents; son chargement se composait d'environ 3.000 tonnes de matériel de chemin de fer destiné à créer sur le théâtre de la guerre une ligne allant de Séoul à l'embouchure du Yalou.

En s'avançant jusqu'à Yokohama, l'amiral russe se trouvait loin de sa base, au milieu des ennemis, dont une escadre, celle de Kamimoura était à sa poursuite. Stratégiquement, la position de la division Jessen était mauvaise, puisque pour rentrer chez elle, à Wladivostock, elle était obligée de longer la côte Est du Japon, c'est-à-dire de parcourir l'arc d'un grand cercle, dont ses adversaires situés dans la mer du Japon, n'avaient, pour la combattre à la sortie des détroits, qu'à parcourir le rayon (2). L'amiral russe pouvait être contraint de lutter s'il traînait avec lui des prises peu rapides. Il donna l'ordre de détruire le *Knight Commander*, qui n'avait même pas assez de charbon pour rallier le port de prises et auquel l'escadre n'en pouvait donner (3). Quant aux hommes de l'équipage, 21 d'entre eux furent embarqués le jour même sur le vapeur

(1) *Marine Rundchau*, déc. 1906.
(2) Daveluy, *La lutte pour l'Empire de la mer, La guerre de course.*
(3) Rapport de l'Amiral Skrydloff, 28 juill. 1904.

anglais *Tsinan*, le reste revint au Japon le 1er août à bord du navire allemand *Germanicus*.

Le Gouvernement anglais réclama et appuya la demande des armateurs qui demandaient 2.500.000 francs d'indemnité pour un bâtiment d'exactement 4.036 tonnes. La Cour de Wladivostock condamna le navire et la cargaison ; en appel, ils furent à nouveau déboutés : « La capture, disait le jugement de la Haute Cour des Prises du 5 novembre 1905, est justifiée, la contrebande de guerre constituant une part considérable du chargement..... D'autre part, la question de savoir si on avait le droit de couler le navire n'est pas de la compétence du Tribunal de Prises, mais c'est une question qui relève des autorités maritimes, et peut être punie par elles, car il est permis à un commandant de couler un navire sous sa responsabilité personnelle. Aussi, la question de savoir si les circonstances exceptionnelles que le commandant prit en considération dans le cas présent, et qui le déterminèrent à couler le navire, étaient ou non suffisantes, est une question qui doit être élucidée par les supérieurs de l'officier qui a donné l'ordre de couler le navire et non par un Tribunal de Prises. »

Le 25 juillet, la division Jessen fit subir le même sort au vapeur allemand *Théa* qui, affrété pour 9 mois par une maison japonaise, effectuait, avec un équipage en majeure partie japonais, le cabotage entre Otaru et Shimonoseki ; au moment de la capture, le navire était chargé d'huile de poisson. L'équipage fut tout entier sauvé et ramené à Mororan par le *Germanicus* ; quant au navire, sa destruction fut jugée légale par la cour de Wladivostock (27 juillet 1904), La Cour admit que le *Théa* était incorporé à la marine de de commerce ennemie, que sa cargaison tout entière enne-

mie était sujette à capture, et que, dès lors, nul n'avait de droit à faire valoir. Un arrêt du 3 décembre 1904 de la Haute Cour des Prises réforma ce jugement en ce qui touchait le navire et accorda une indemnité de 700.000 marks aux armateurs du *Théa* dont les opérations furent jugées licites.

Après la bataille de Tsoushima, trois croiseurs auxiliaires russes commencèrent une campagne de prises dans les mers de l'Extrême-Orient. Se trouvant sans base d'opération, ils coulèrent les navires susceptibles de capture, et leur façon d'agir trop rigoureuse ne mérite pas toujours d'être approuvée.

Le 29 mai 1902, le *Rion* (ex *Smolensk*) rencontra le vapeur allemand *Tetartos* affrété depuis mars 1904 par une maison japonaise, qui transportait, à destination de Tien Tsin du matériel de chemins de fer en provenance d'Otaru (Japon). La Cour russe, jugeant que la destination neutre du navire le rendait insaisissable, accorda une indemnité de 200.000 roubles et ne retint pas le fait que l'équipage se composait de Japonais (1).

Presqu'au même moment, trois autres navires neutres furent détruits. Le *Dnieper* coula le 5 juin le *Saint-Kilda*, dont l'équipage fut retenu jusqu'au 14 juin, jour où il fut transbordé dans le détroit de Malacca à bord du *Florès* (holl.) L'*Ikhona* disparut le 5 juin également, et le *Tereck*, qui l'avait coulé, conserva à bord les 84 hommes d'équipage jusqu'au 19 du même mois, date où ils prirent passage sur le *Bantam* (holl.) ; enfin, le 22 juin, le *Tereck* envoya par le fond le vapeur danois *Princesse Marie* avec son chargement de quincaillerie et débarqua l'équipage à

(1) Cet équipage fut retenu à bord du *Rion*.

Batavia, le 29 juin. Quant au navire anglais *Cilurnum*, rencontré le 3 juin par le *Rion*, alors qu'il effectuait un voyage de Shanghaï à Kobé, il vit jeter par dessus bord, 125 balles de coton, 411 sacs de haricots, 12 caisses d'antimoine.

Les Cours des Prises russes accordèrent des indemnités aux armateurs de ces divers navires. Si on en excepte le *Tétartos*, aucun des bâtiments détruits après la bataille de Tsoushima, ne méritait de l'être ; les officiers russes appliquèrent trop rigoureusement un règlement déjà sévère. Il faut partir du principe qu'un commandant de navire belligérant est toujours pressé ; or, les ordonnances russes lui permettent de détruire le navire en toutes circonstances, ou à peu près : si le bâtiment et en mauvais état, s'il *a peu de valeur*, s'il court risque d'être repris, si les ports de prise sont éloignés ou bloqués, si la conduite demande *trop de temps ou de charbon*, s'il constitue *un embarras* pour le capteur, les officiers de marine sont maîtres de son sort.

De telles prescriptions peuvent s'appliquer à un ennemi mais non à un neutre. Le règlement russe manquait d'esprit de justice, en n'indiquant pas un traitement différent selon que les navires battaient pavillon d'un adversaire ou d'un ami et, s'ils étaient amis, selon la cargaison transportée ou le but poursuivi.

En pratique, d'ailleurs, la Haute Cour des Prises de Saint-Pétersbourg fit cette distinction : il ne refusa d'indemnité qu'au *Knight-Commander* et sa jurisprudence fut presque trop libérale dans le cas du *Théa*.

De même que les navires ennemis n'ont droit, en cas de destruction, à aucune indemnité, les navires neutres incorporés dans le commerce de l'adversaire n'ont droit à

aucune faveur. Le *Théa* et le *Tétartos*, loués à l'année, effectuaient leurs voyages aux bénéfices de maisons japonaises, avec des équipages ennemis. La Cour eut pu les regarder comme dénationalisés ; elle reconnut cependant des droits au *Théa*, bien que sa traversée fut faite entre deux ports japonais, avec une cargaison ennemie, destinée à une place forte, constituant de la contrebande. Dès lors, le *Tétartos*, dont la destination était neutre et la cargaison licite, ne pouvait être condamné.

Le règlement russe autorisait la destruction du neutre rendant des services d'assistance hostile, ou transportant des objets de contrebande, mais il n'opérait pas de gradation dans l'importance, pour la guerre, de ces services ou de ces marchandises, si bien que la punition infligée sembla souvent hors de proportion avec l'acte commis. Les neutres pouvaient être à bon droit alarmés de ce danger, dont M. Lawrence fit voir l'importance. Si les belligérants ont le droit d'étendre autant qu'ils veulent leur liste de contrebande, s'ils peuvent détruire les navires neutres qui, à leur sens, se livrent à un transport illicite, le négoce des nations pacifiques avec les nations en guerre sera pratiquement interdit (1). Le règlement japonais ne présentait d'ailleurs pas plus de garanties que celui de son adversaire.

Négligeant le texte de la loi, la Haute Cour Russe donna aux Ordonnances Impériales une interprétation hautement libérale, qui n'était peut-être pas dans leur esprit. Elle distingua les objets de contrebande absolue de ceux constituant la contrebande constitutionnelle (ce qu'elle était autorisée à faire depuis l'ukase du 30 septembre 1904),

(1) Lawrence, *op. cit.*, p. 254 ; Baty, R. D. I., 1904, p. 436.

mais elle étendit la notion de contrebande conditionnelle à des objets autres que les vivres. A côté du *Saint-Kilda* et de l'*Ikhona*, chargés de riz, il indemnisa la *Princesse Marie* chargé de quincaillerie, dont certains objets étaient interdits (les fils de fer par exemple). Elle accorda donc des dommages-intérêts à cinq navires sur six.

Le *Knight Commander* fut seul excepté de ces libéralités. La Russie considérait, à tort, le matériel de chemin de fer comme de la contrebande absolue, mais, dans le cas en question, la rigueur des officiers de marine et de la Haute Cour était pleinement justifiée, le chargement étant destiné à l'établissement d'une voie ferrée sur le théâtre de la guerre. L'objection présentée par M. Lawrence au sujet de ce procès semble sans valeur : « Le matériel de chemin de fer, dit-il, est par excellence une de ces marchandises qui ne peuvent être condamnées ou déclarées innocentes sur une inspection rapide (1) ». De fait que les papiers du *Knight Commander* avaient été falsifiés, il devenait évident que la destination du navire était hostile.

Malgré la libéralité de la Haute Cour russe, la destruction des prises laissa dans l'esprit des neutres une impression de sévérité. En bonne logique, il leur eût été facile de s'apercevoir que les commerçants sinistrés avaient perdu leurs biens d'une façon fort avantageuse pour leurs intérêts, surtout ceux qui étaient en faute (armateurs du *Théa*) et qui, dans des conditions ordinaires eussent été condamnés, au lieu d'être indemnisés ; seul le propriétaire du *Knight Commander* subit la perte totale d'un navire qu'en tout état de cause il était destiné à ne jamais revoir.

Lorsque la Conférence de Londres fut appelée à se pro-

(1) Lawrence, *op. cit.*, p. 254.

noncer sur la question de la destruction des navires neutres, elle fut obligée de l'autoriser sous peine de léser les intérêts des belligérants. Les règles de la neutralité chaque jour plus sévères n'admettent plus la conduite d'une prise dans un port n'appartenant pas à l'état capteur. Bien souvent, celui-ci se serait trouvé dans l'impossibilité d'empêcher les neutres de se livrer au commerce de contrebande. Tout en reconnaissant le droit de couler le navire saisi, la Déclaration de Londres n'autorise à le faire que dans le cas où la conduite dans un port de prises nuirait au succès des opérations ou à la sécurité du belligérant, elle oblige en outre « le capteur qui a détruit un navire, à faire la preuve, avant tout jugement, qu'il a agi sous l'empire d'une nécessité exceptionnelle, sans quoi, il est condamné à payer une indemnité, sans qu'il y ait lieu à rechercher si la capture était valable ou non. » Enfin, « si des marchandises neutres, qui n'étaient pas susceptibles de confiscations, ont été détruites avec le navire, les propriétaires de ces marchandises ont droit à une indemnité (1). »

Les plenipotentiaires de Londres, pour arriver à s'entendre, se sont fait des concessions mutuelles, afin de rédiger un texte que le règlement intérieur d'aucune nation n'eut pu songer à admettre. L'indemnité accordée aux navires contrebandiers coulés constituera une prime au commerce frauduleux ; quant aux propriétaires neutres des marchandises non saisissables, détruites avec le navire, ils eussent pu selon le degré de culpabilité de l'armateur être indemnisés par lui ou par le belligérant. L'affréteur et l'affrété ont entre eux passé un contrat, l'un s'engageant à

(1) Conférence de Londres, art. 49-51 et p. 42.

payer une somme pour le transport effectué, l'autre à livrer la marchandise dans un lieu donné. Dès l'instant que l'armateur aura embarqué sciemment de la contrebande pour compléter le chargement de son navire, c'est à lui à indemniser les particuliers qui ont été lésés par sa faute.

Maintenant que la Conférence de Londres a fixé les lois de la contrebande de guerre, il n'est permis à personne de les ignorer, et les interdictions de commerce faites par les belligérants n'ont plus le caractère arbitraire qu'elles avaient autrefois.

L'œuvre des plénipotentiaires de Londres constituait une réaction, moins contre les théories de la Haute Cour de Saint-Pétersbourg que contre les procédés des marins russes. La façon d'agir de ceux-ci, à part quelques excès sera celle de toute escadre ne possédant pas de ports nombreux ; en tous cas, en 1904, elle ne fut guère avantageuse que pour les neutres, auquels de larges indemnités furent payées. Par contre, aucun de leurs navires ne fut adjugé à l'Etat Russe qui ordonna de longues campagnes de prises sans recueillir d'autre butin que 3 petits navires japonais.

Si la jurisprudence de la Haute Cour fut de nature à rétablir la réputation de la Russie, elle arriva à ce résultat aux dépens de ses intérêts pécuniaires.

CHAPITRE X

LES CONSEILS DE PRISES

Lorsqu'un croiseur belligérant a rencontré, en mer, un navire susceptible de confiscation, et qu'il s'en est emparé,

il est de coutume qu'un tribunal institué par l'État dont dépend le bâtiment de guerre, se prononce sur la validité de la saisie. Dans tous les cas où il y a eu capture, la justice doit donner son appréciation ; elle doit se prononcer sur la régularité des prises effectuées sur les neutres, aussi bien que sur l'ennemi, exception faite, cependant, des navires appartenant à l'état adverse dont certaines législations autorisent la confiscation, sans qu'il soit nécessaire d'obtenir un jugement rendu par une Cour de Prises. A part cette exception, toute prise doit être jugée ; et au cas même où le croiseur aurait été obligé de couler le navire qu'il avait saisi, une décision de justice serait encore nécessaire pour établir le bien fondé de la capture, et pour déposséder les propriétaires du bateau et de la cargaison.

Suivant les nations, la compétence des Cours de Prises est plus ou moins étendue ; si toutes ont à se prononcer sur la légitimité ou l'illégitimité des captures, quelques-unes seulement connaissent des procès relatifs aux dommages causés aux neutres par l'exercice du droit de prise.

Certaines nations, comme l'Angleterre, ont confié à des magistrats de l'ordre judiciaire, le soin de juger ces causes ; d'autres, la France et l'Allemagne, par exemple, les ont attribuées à leurs juridictions administratives. Cessant, pour une fois, de suivre les doctrines britanniques, le Japon organisa ses Conseils de Prises sur le modèle de ceux de l'Allemagne. Ils furent régis par l'ordonnance du 20 août 1894, très légèrement modifiée par une autre ordonnance du 3 mars 1904, et l'on peut dire que la procédure des prises japonaise fut, lors de la guerre contre la Russie, ce qu'elle avait été durant la

lutte contre la Chine. Le Tsar, de son côté, avait confié les jugements relatifs aux captures en mer à une juridiction administrative régie par l'arrêté du 27 mars 1895.

Simultanément, les deux adversaires procédèrent à la formation de leurs Conseils de Prises. Une ordonnance du Mikado du 10 février 1904, créa la Haute Cour de Tokio et la Cour de Sasebo ; la formation d'une seconde Cour à Yokosuka fut décidée le 3 mars seulement ; en Russie, l'ukase du 13 mars ordonna que des Cours fussent instituées à Libau, Sébastopol, Port-Arthur et Wladivostock, avec Cour d'appel à Saint-Pétersbourg.

Les deux nations formèrent leurs tribunaux, d'une façon à peu près identique. Les Cours de Prises japonaises étaient composées d'un président pris parmi les conseillers de Cour d'appel, d'un officier de marine, d'un attaché au ministère des Affaires étrangères, de deux conseillers au ministère de la Marine et d'un conseiller au ministère de la Justice. Pour prononcer un jugement, cinq juges devaient avoir participé à la délibération (1). Une Cour russe comprenait un membre de la justice maritime, exerçant les fonctions de président, deux officiers de marine, deux juges civils, un délégué du ministère des Affaires étrangères. Les délibérations de la Cour devaient être tenues par trois membres au moins, représentant chacun des ministères, de la Justice, de la Marine et des Affaires étrangères (2).

Les Hautes Cours comprenaient : au Japon, un conseiller privé, comme président, et comme membres, un un autre conseiller privé, deux amiraux, trois juges de

(1) Règlement du 20 août 1894, art. 8.
(2) Règlement du 27 mars 1895, art. 52.

cassation, les directeurs aux ministères de la Justice et aux Affaires étrangères ; en Russie, on adjoignait au Conseil d'amirauté, deux sénateurs et un conseiller au ministère des Affaires étrangères.

La compétence des Cours russes était infiniment plus grande que celle des Cours du Japon. L'ukase de 1895 donnait aux tribunaux de prises le droit de connaître : « 1° des instances relatives à la confiscation ou la libération, soit des navires *de commerce* et des chargements, soit de leur valeur ou caution ; 2° à la réparation des dommages causés par la capture ou la destruction des navires ou des chargements ; 3° à la restitution aux propriétaires primitifs, des navires et des chargements repris à l'ennemi ; 4° à la fixation du montant des bénéfices des prises (1). »

En attribant aux Cours russes le droit de répartir les parts des prises, on leur donnait un rôle purement administratif, et n'ayant aucun rapport avec le droit international, du moins autant qu'elles jugeaient des questions relatives aux bénéfices des capteurs. Au contraire, la compétence des Cours japonaises était réduite au minimum et limitée strictement au droit de dire si des biens saisis en mer étaient susceptibles de capture ou non ; elles n'avaient même pas le droit d'accorder des indemnités aux propriétaires lésés par la détention injustifiée de leurs biens.

Lorsqu'un navire a été saisi, il est amené dans un des ports du capteur par les soins du croiseur qui l'a arrêté ; là, il est remis à l'autorité maritime, et c'est par un aver-

(1) Règlement du 27 mars 1895, art. 58.

tissement, donné par l'administration de la Marine au Président de la Cour, que la justice est saisie.

La procédure des prises va suivre dès lors deux phases distinctes ; la première est relative à l'instruction de l'affaire et aux mesures provisoires nécessaires pour la conservation des biens capturés ; la seconde est consacrée aux débats contradictoires devant la Cour des Prises. Les procédures russes et japonaises offraient beaucoup d'analogie relativement à la façon dont étaient conduites les deux parties de l'instance.

L'instruction de toutes les affaires de Prises commençaient par l'interrogatoire de l'équipage et des passagers qui se trouvaient à bord du navire lors de la saisie. Le règlement russe ordonnait que cet interrogatoire eut lieu devant le Tribunal tout entier, sauf dans le cas où la prise aurait été amenée dans une autre port que celui de la ville où siégeait la Cour, et permettait dans ce cas de désigner un juge pour procéder à l'audition des témoins. Au Japon, au contraire, l'enquête était toujours conduite par un juge commissaire. Ce juge avait également pour mission d'opérer une visite du navire, d'effectuer la levée des scellés qui avaient été apposés dans le but d'empêcher des détournements d'objets, de vérifier les papiers de bord, et, au cas où les circonstances le requéreraient d'avoir recours à des appréciations d'experts.

La procédure russe, aussitôt l'interrogatoire terminé, autorisait la nomination d'un juge commissaire dont les fonctions étaient à peu près semblables à celle des juges-commissaires japonais.

Les Cours russes avaient, dans une large mesure, la faculté d'ordonner, avant faire droit, des mesures provisoires. Elle pouvaient libérer, sous caution égale à leur

valeur, les navires ou les marchandises saisies en mer. Cet usage, si avantageux pour les neutres dont les opérations commerciales subissaient une interruption de moindre durée, ne fut pas adoptée par les Cours japonaises, et un arrêt de Yokosuka du 30 octobre 1905 décida que cette faveur ne pouvait être accordée. Le règlement japonais n'interdisait pas cependant le principe du cautionnement.

Les Cours russes, comme celles du Japon, avaient le droit d'ordonner dans certains cas la vente des biens saisis. L'article 23 du règlement de 1895 avait étendu cette faculté à l'Administration de la Marine, « dans les cas d'urgente nécessité, lorsque certains objets, par suite de leur nature ou de leur état, ne pouvaient être conservés. »

C'est en vertu de cette disposition, qu'avant même d'avoir opéré entre les mains de la Cour de Wladivostock la remise de l'*Allanton*, l'Administration de la Marine se crut autorisée à faire procéder au déchargement du charbon qui constituait la cargaison de ce navire et à s'approprier immédiatement ce combustible (1). Le règlement impérial n'autorisait pas une telle conduite, la houille n'ayant jamais constitué un produit susceptible de se détériorer et ce procédé était en contradiction avec le droit international, qui n'autorise pas le capteur à se considérer comme le propriétaire des biens saisis, tant qu'un jugement n'est pas intervenu. La Compagnie anglaise à laquelle était expédié ce charbon fut indemnisée du dommage qu'elle avait éprouvé en cette circonstance.

Aussitôt l'instruction de l'affaire mise au point, les deux règlements prévoyaient pour le juge commissaire l'obligation de dresser un rapport et d'en donner connaissance au

(1) Lawrence, *op. cit.*, p. 223.

Ministère public. Dès lors, l'intervention du Procureur pouvait dans la procédure japonaise, avoir une importance décisive sur la conduite du procès. Si, dans les conclusions écrites qu'il transmettait au Tribunal, le Procureur concluait à la libération des biens saisis, la Cour était obligée de se réunir aussitôt pour prononcer son arrêt ; si au contraire il était partisan d'une condamnation, la justice ordonnait qu'il fut procédé à l'avertissement préalable. En Russie, au contraire, quelle que fut l'opinion du Ministère Public la Cour devait prescrire la publication d'un avertissement préalable.

Jusqu'à ce moment de la procédure, les propriétaires des biens saisis n'ont pas été officiellement prévenus d'avoir à défendre leurs droits, et une intervention de leur port dans l'instruction n'aurait aucune influence sur la conduite de l'affaire. C'est par l'avertissement préalable que sommation est faite aux intéressés d'avoir à comparaître devant la Cour, et dès lors, le procès entre dans sa seconde phase, celle de la procédure contradictoire. En Russie, comme au Japon, l'avertissement était donné par voie de la presse ; la sommation était insérée au Journal officiel, ainsi que dans deux journaux de langue étrangère, imprimés dans l'empire (1). Sous peine de voir prononcer contre elles un jugement par défaut, les parties intéressées étaient tenues de comparaître, dans le délai d'un mois, devant les cours japonaises ; devant les cours russes, le délai de comparution pouvait varier entre un mois et quatre mois.

Pour qu'une pétition fut valable, il fallait qu'elle fut faite

(1) En pratique, à partir du mois d'août 1904, les publications se firent, au Japon à l'*Officiel* et dans trois journaux privés : Le *Japon Mail* (Yokohama), le *Kobe Herald* et le *Nagasaki Press*, Takahashi.

au nom d'une personne intéressée; mais, le règlement russe est le seul qui ait donné la liste de ceux qui peuvent être partie au procès, ce sont les propriétaires de biens capturés, leurs fondés de pouvoir, et les capitaines des navires saisis, lesquels ont le droit de pétitionner pour tous les biens se trouvant à bord, même au cas où ils ne seraient pas la propriété de l'armateur.

Au Japon, les cours de Prises appliquèrent identiquement les mêmes principes ; elles repoussèrent par exemple les pétitions rédigées par les agents des états étrangers, comme représentants naturels des intérêts de leurs nationaux. Une réclamation faite par le Consul de Danemark à Nagasaki relativement à des biens appartenant à des sujets danois saisis sur le *Mandchuria*, une requête présentée par le Consul de France à Nagasaki demandant la libération des caisses d'encens et d'objets divers, capturés avec le *Mukden*, ne furent pas accueillies. Pour pouvoir plaider, il ne suffisait pas d'être une partie intéressée, les deux états belligérants obligeaient les pétitionnaires à présenter leurs requêtes par l'intermédiaire d'avocats, et ceux-ci étaient tenus de donner la preuve de la régularité de leur mandat. La cour de Sasebo refusa de reconnaître comme régulière une constitution d'avocat faite par télégramme par un sujet allemand, Schmidt, qui réclamait 375 balles de thé de Ceylan saisies avec le *Mandchuria*. L'avocat désigné devait être titulaire d'un brevet décerné par une des universités de l'Empire, et lors du procès du *Mukden*, une requête présentée par un avocat anglais fut repoussée pour le seul fait de la nationalité de l'intermédiaire choisi par le pétitionnaire.

Dès que les parties avaient comparu, ou à l'expiration du délai, les débats commençaient devant le Tribunal. Le

juge commissaire opérait alors le dépôt de son rapport, et, les Cours japonaises procédaient, en présence des parties, à une seconde enquête, verbale cette fois ; devant les Tribunaux russes, cette formalité était inutile, puisque la Cour avait elle-même reçu les témoignages.

Au cours de la procédure contradictoire, les pétitionnaires avaient le droit de demander qu'une visite nouvelle fut effectuée, ou que des témoignages favorables à leur cause fussent entendus (1). Mais, en règle générale, les dépositions de ces témoins n'avaient d'influence sur l'issue du procès qu'autant qu'elles complétaient les données des papiers de bord, et que ceux-ci contenaient par écrit le commencement de la preuve. En principe, les Cours russes et japonaises ont prononcé leurs jugements en se référant uniquement aux papiers de bord.

L'article 17 du règlement japonais de 1894 autorise les pétitionnaires à joindre à leur requête « tout ce qui peut servir de document ou de preuve. » Le règlement prussien de 1864 (2) avait accordé semblable faculté, sans que toutefois les pétitionnaires en aient tiré grand avantage, les cours de tous les pays ayant coutume de n'ajouter foi qu'aux documents saisis à bord du navire lors de la capture. Les juridictions françaises par exemple, admettent comme concession dernière que les lacunes de certaines pièces peuvent être complétées par des mentions inscrites sur d'autres pièces, à condition que celles-ci se soient trouvées à bord, lors de la saisie. En Angleterre, dans certains cas, lorsque la bonne foi des pétitionnaires est hors de doute, et lorsque l'insuffisance des papiers de bord

(1) Règlement japonais, art 19.

(2) Règlement prussien 20 juin 1864,art. 17 Perels, *op. cit.*, p. 448.

est due à des circonstances excusables, on les autorise à produire des documents complémentaires (1). Cette faculté n'est accordée que rarement par les cours britanniques. En règle générale, seules les pièces saisies à bord au moment de la capture peuvent être employées utilement par les pétitionnaires pour obtenir la libération de leurs biens.

Les tribunaux japonais, comme ceux des Russes consultèrent uniquement les documents capturés à bord du bâtiment. Les Cours du Japon condamnèrent en toute occasion les navires qui n'avaient pas à bord leur charte partie au moment de la visite, et refusèrent d'ajouter foi aux énonciations qu'elles contenaient lorsqu'on les leur présenta ultérieurement, « la charte-partie étant un document privé qui peut être forgé à tout moment. » Lors du procès du *Quang Nam*, elles estimèrent insuffisant un contrat d'affrètement passé devant notaire, la présence d'un officier ministériel « n'étant pas une preuve de la véracité des *énonciations* contenues dans le contrat. »

Enfin, dans tous les cas nombreux où des cargaisons voyageaient consignées à ordre, la confiscation du navire et des marchandises fut prononcée, exception faite, toutefois, des bâtiments manifestement dirigés vers les ports japonais.

En pratique, les pétitionnaires ne purent utiliser pour se défendre que les papiers du bord, de plus, soit devant les cours russes, soit devant celles du Japon, on rendit leur tâche plus difficile, en leur attribuant arbitrairement le rôle de demandeur.

La procédure des prises « a le caractère d'une action en

(1) Dupuis, *op. cit.*, p 398.

revendication, c'est-à-dire que, sauf le cas où l'irrégularité de la capture serait évidente et provoquerait une absolution sans autre forme de procès, les intéressés auront à prouver leur droit de propriété sur les objets en litige.., la nature de l'action en revendication conduit à cette conséquence que le simple soupçon suffit pour faire condamner même les navires neutres, si les soupçons élevés contre eux ne sont pas écartés (1). » La charge de la preuve incombe aux capturés, non aux capteurs, et l'un et l'autre, soit pour revendiquer, soit pour se défendre, ne peuvent faire usage que des papiers de bord. Dès lors, la lâche des pétionnaires devient bien ardue.

Aussitôt que les enquêtes et informations contradictoires avaient pris fin, la cour entendait les conclusions des avocats des parties et celles du Ministère Public. Contrairement à l'usage anglais, les nationaux de l'état adverse étaient admis à présenter une défense d'ailleurs superflue, puis la Cour prononçait son jugement.

Le règlement japonais accordait un délai de 20 jours pour appeler de cette décision, délai porté à 1 mois par la loi russe. De plus, devant les tribunaux de ce pays en vertu du Code de procédure, les pétitionnaires avaient le droit de s'opposer aux jugements surpris par défaut, faculté qui était refusée par la législation japonaise. Cette particularité avait une grosse importance pratique; la Haute Cour de Tokio ne connaissait que des causes entendues contradictoirement en première instance, et dès lors, les jugements rendus par défaut devenaient aussitôt définitifs. C'est ainsi que la Haute Cour repoussa une pétition présentée par Sorabjee and C°, de Shang-Haï,

(1) Perels, *op. cit.*, p. 345.

propriétaires de biens capturés sur l'*Hsiping* et qui s'étaient laissés condamner par défaut.

Il est à noter d'ailleurs, qu'aucun des arrêts de la Haute-Cour de Tokio n'ordonna la libération de navires condamnés en première instance: bien plus, la seule modification apportée par cette Cour aux jugements de première instance eut pour résultat la condamnation du navire anglais *Anthiope*, acquitté par la Cour de Yokosuka. Par contre, chaque fois que les débats furent portés à Saint-Petersbourg, la sentence fut réformée dans un sens favorable au pétitionnaire. Le résultat en fut que, finalement, les Cours russes ne condamnèrent que deux navires neutres, le *Knight Commander* et le *Chettenham*, tous les autres furent relâchés ou même reçurent des indemnités.

Quant au Cours japonaises, elles ordonnèrent la confiscation de trente-quatre bâtiments neutres et la libération de huit seulement (1); on ne saurait pour grossir ce dernier chiffre, y ajouter les six navires capturés après la conclusion de la paix (5 septembre 1905) et libérés un peu tardivement en vertu de l'ordonnance impériale du 1er novembre 1905, sans qu'un jugement ait été pris contre eux (2).

(1) Ce sont : L'*Eastry* capturé après qu'il eut déposé sa contrebande, le *Lincluden* et l'*Aggi*, consignés à ordre p. Kobé et Nagasaki, le *Peïping* et *Hsiping*, chargés de contrebande, mais dont les papiers étaient en règle. L'*Hermès* (charbon p. Port Arthur) qui ignorait la déclaration de guerre, le *Saxon-Prince*, chargé de charbons p. Mororan dont les papiers indiquaient le chargement comme étant du lest, le *Shishan*, qui avait abandonné l'intention de violer le blocus de Port Arthur.

(2) Ce sont : les Allemands *Hans Wagner*, *Kow Loon*, *M. Struve* les Américains *Barracouta* et *Centenial*, le Norvégien *Arufrid*.

Lorsqu'un navire était remis en liberté, après une détention absolument injustifiée, les armateurs avaient le droit de réclamer une indemnité. L'attribution de ces dommages intérêts ne dépendait pas, au Japon, de la juridiction des prises, mais d'un « Comité de dédommagement pour les dommages causés par la capture », présidé par le Dr Okano et siégeant à Tokio. Ce comité se montra excessivement parcimonieux des deniers publics; il eut à examiner huit demandes (1), et en admit une seule, celle de *l'Eastry*, auquel il accorda 7.365 fr. 40 d'indemnité. Il crut devoir repousser la demande formée par le *Crusader* qui eut mérité d'être accueillie.

Ce navire provenait de Portland, (Oreg) et se rendait à Shang-Haï avec escale à Moji, lorsqu'il fit, le 22 septembre 1904, la rencontre d'un torpilleur japonais qui demanda la destination du bâtiment. Le capitaine du *Crusader* répondit: Shang-Haï; des passagers japonais dirent: Moji; dès lors, pris de soupçons en face de ces réponses contradictoires, le commandant du torpilleur opéra la saisie du vapeur et le conduisit à Hakodate, où il fut relâché après quatre heures de détention. L'indemnité de 10 £ que demandait l'armateur fut refusée, le « Comité » ayant voulu voir dans le cas du *Crusader* un simple exercice du droit de visite (2).

Les neutres furent traités durement par les tribunaux japonais, mais les Russes ne le furent pas moins. C'est ainsi que les Cours de Prises refusèrent de considérer les navires baleiniers comme des bâtiments marchands, et condamnèrent ceux d'entre eux qui furent saisis en leur

(1) Celles de l'*Eastry*, *Lincluden*, *Shishan*, *Saxon-Prince*, *Sheïck*, *Queen Cristina*, *Crusader*, *Kensington*.

(2) Takahashi, *op. cit.*, p. 356.

supprimant le bénéfice des jours de grâce (1), elles ordonnèrent la confiscation du *Mukden* et de l'*Ekaterinoslaw*, capturés avant que l'état de guerre fut connu en Russie ; elles condamnèrent des navires saisis en eaux territoriales coréennes.

Et cependant, malgré la complaisance dont firent preuve les Cours japonaises, il ne semble pas que le gouvernement ait pris soin d'obtenir un jugement en due forme avant de s'approprier certains navires russes. On cite des noms de bâtiments qui ont été incorporés dans la flotte japonaise, sans qu'il existe de trace de leur procès (2). La condamnation de l'un d'entre eux, l'*Angara*, bâtiment hôpital, protégé par la Convention de la Haye, était difficile à motiver (3). La même remarque peut être faite pour le *Sungari*, capturé en rade de Tchémulpo le soir du combat. Le Japon préféra ne pas discuter immédiatement la légitimité de l'action qu'il avait entreprise dans les eaux coréennes, parce que, en cette occasion, son gouvernement commença par agir et n'échafauda qu'après une théorie pour légitimer ses actes. Quant aux autres navires confisqués sans jugement, ils appartenaient aux chemins de fer Est Chinois, et furent saisis lors de la capitulation de Port-Arthur.

Cette façon d'agir fait échec au principe que toute prise doit être jugée. La Haute Cour de Tokio dans un arrêt du 3 mars 1904, avait décidé que les Conseils connaîtraient de

(1) Voir chap. I, jours de grâce.

(2) D'après *Revue Maritime*, mai 1906, et *Engeenering* mars 1906 : l'*Angara*, la *Sungari*, le *Zeia*, le *Boreia*, le *Tsitsikar*, le *Ningouta*, le *Girin* auraient été confisqués. M. Takahashi qui donne la liste des jugements japonais n'en parle pas.

(3) Voir chap. II. Navires hôpitaux.

toutes les affaires de prises, à l'exception de celles relatives aux navires de guerre ennemis. Si, d'un côté, la Compagnie des Chemins de fer Est Chinois était étroitement liée au Gouvernement russe, les Cours ne pouvaient, par contre, se déclarer incompétentes relativement au *Sungari* et à l'*Angara* qui appartenaient à la Flotte volontaire, compagnie dont plusieurs bâtiments furent jugés par les Tribunaux de Prises.

D'ailleurs aucun texte n'empêchait les Cours japonaises de connaître de ces affaires, et c'est de leur plein gré qu'elles refusèrent de les juger. Alors que les Tribunaux russes étaient obligés de compléter leur procédure de prises par les dispositions contenues dans les Codes de Procédure Civile et Criminelle, les Cours japonaises étaient libres de compléter les leurs comme elles l'entendaient (1). Elles profitèrent de cette liberté pour préciser des points importants, tels que, par exemple le droit accordé au capitaine d'un navire saisi de pétitionner pour tous les biens se trouvant à bord ; le refus opposé par la Haute Cour de recevoir l'appel des jugements rendus par défaut, et le refus de reconnaître le droit d'opposition. Mais aucun des principes établis par les Tribunaux de Prises n'eut une portée plus générale que celui qui fut posé par la Cour de Yokosuka le 27 mars 1904 : « Le règlement des prises, dit-elle, ne peut lier cette Cour, mais elle le prendra pour guide et ne rendra pas de jugement en opposition avec l'esprit de ses textes. » Le principe énoncé par la Cour de Yokosuka a été ardemment discuté. Alors que certains juges, Sir J. Mackintosh et Lord Stowell, interprètes de la doctrine anglaise, ont prétendu que les

(1) Règlement de 1894, art. 20.

juridictions des prises n'étaient liées que par le droit international, d'autres juges, ceux des Cours françaises par exemple, ont estimé qu'ils étaient liés uniquement par leurs règlements nationaux, en supposant, *a priori*, que ceux-ci étaient rédigés en conformité avec le droit des gens. Mais jamais tribunal n'avait exprimé aussi nettement sa subordination complète au pouvoir exécutif.

Le principe énoncé par le Tribunal japonais a souvent été critiqué au nom de la justice. Mais, ce principe, les juges anglais eux-mêmes, malgré leur étalage de principes élevés, l'ont appliqué en fait, après l'avoir publiquement renié, toute autre façon d'agir devant créer entre l'Etat et ses Tribunaux, un conflit dont ni les parties, ni les juges n'auraient tiré avantage.

L'extrême sévérité du règlement japonais qui prévoyait toutes les circonstances possibles de la guerre, et qui punissait durement les délinquants, fut appliqué d'une façon inflexible par les Tribunaux. La faute, la négligence même le plus légère, était un motif suffisant de soupçon, le soupçon seul entraînait une condamnation. Les juridictions japonaises, civiles ou criminelles, ne se sont jamais montrées tendres pour les Européens « dont les causes sont jugées avec une partialité fâcheuse (1) » ; les juridictions de prises ne pardonnèrent à personne. Le triomphe constant des flottes nippones a sans nul doute été le motif qui a empêché les Puissances de protester contre la conduites des Cours japonaises. L'œuvre de ces dernières a cependant été infiniment plus nuisible aux intérêts des neutres que celle des Cours russes dont les jugements de condamnations ont toujours été accueillis par des clameurs.

(1) Charles Petit, *Le Temps* 13 nov. 1904.

CHAPITRE XI

LA NEUTRALITÉ

Depuis le XVIII[e] siècle, époque à laquelle la notion de neutralité s'est précisée, les jurisconsultes ont essayé de définir la situation des nations restées en paix, et la nature de leurs relations avec les belligérants ; mais, ainsi que le fait remarquer Hautefeuille (1), toutes les définitions, proposées sur ce sujet complexe, sont incomplètes.

Après les avoir rejetées toutes, il déclare préférer la proposition de Hübner : « La neutralité consiste dans l'inaction entière relativement à la guerre, en une impartialité exacte manifestée par des faits, à l'égard des belligérants, autant que cette impartialité se rapporte à la guerre. (2) » L'Institut de Droit International a récemment défini la neutralité : « La situation des nations, qui, pendant que d'autres se font la guerre, demeurent en paix avec chacun des belligérants. (3) »

A cause de son extrême réserve, la définition de l'Institut peut être acceptée ; celle de Hubner indique plutôt un but à atteindre qu'un résultat acquis. Pour le moment, la neutralité est l'adoption par les peuples qui entendent ne pas participer à la lutte, d'un « modus vivendi », grâce auquel ils continuent à jouir de la paix, tout en essayant

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, t. I, p. 165
(2) Hubner. *Saisie des bâtiments neutres*, part. I, chap. II, § 1.
(3) Session de Gand 1906, M. Kleen rapporteur.

de tirer de la guerre tous les avantages possibles. Telle fut tout au moins la conduite des divers états au cours du conflit russo-japonais, et, l'un de nos officiers de marine le commandant Daveluy a pu conclure de la façon dont fut observée la neutralité au cours de cette guerre — que « les chancelleries comme les particuliers cachent souvent leurs passions sous les dehors de la vertu (1). » La neutralité est la politesse des nations qui dissimulent aux yeux du monde leurs préférences ou leurs antipathies : les règles de la neutralité sont la codification des usages de la « civilité » des nations restées en paix vis à vis des nations en guerre, ainsi que des bons offices que celles-ci doivent en retour aux nations pacifiques.

Les solutions idéologiques, dictées par le respect du Droit ou de la Justice, pèseront toujours peu entre les mains des diplomates dont les actes sont commandés par les besoins des nations dont ils représentent les intérêts ; en pratique, les chancelleries feront toujours leur possible pour nuire à un ennemi, ou pour rendre service à un ami, sous la condition, bien entendu, qu'elles le pourront faire sans danger. Du jour où l'on aura supprimé les intérêts des nations, la neutralité réelle sera possible.

Or, le conflit russo-japonais avait mis en jeu des intérêts généraux de la plus haute importance pour certains peuples. L'indépendance de la Corée était l'enjeu de la guerre ; la Chine, sur le territoire de laquelle on se battait, qui avait voulu joindre ses forces à celles du Japon, ne pouvait oublier que les hostilités avaient également pour but de contraindre la Russie à évacuer la Mandchourie et à restituer cette province aux empereurs Chinois ; l'Angle-

(1) Daveluy, *op. cit.*, p. 225.

terre, alliée du Japon et créatrice de sa marine, voyait avec les plus grandes craintes la marche des troupes russes vers l'Est Asiatique, et craignait, au cas que la guerre eut éclaté entre elle et l'Empire Moscovite, une irruption des régiments Cosaques dans les Indes, l'Afganistan et la Perse ; quant à la France, elle redoutait par dessus tout l'affaiblissement de son alliée, elle craignait aussi le réveil, en Extrême-Orient, du fanatisme contre les étrangers et l'inversion à bref délai de sa colonie d'Indo-Chine.

Ces diverses nations manifestèrent, tout au moins par l'expression de leur opinion publique, des préférences marquées pour l'un ou l'autre des adversaires. Les Chancelleries, seules, feignirent de rester en dehors de ce mouvement des sympathies nationales, et se contentèrent de manœuvrer au milieu de leurs doctrines juridiques, afin de donner une contenance à leur neutralité. En fait, elles se sont efforcées, dans la mesure du possible, d'augmenter les chances de leur champion, elles se surveillèrent suffisamment pour éviter tout incident dont la gravité eût pu leur attirer des ennuis.

La préférence qu'ont les neutres pour certains des adversaires est une des causes qui vicient leur neutralité, mais celle-ci peut encore être gravement atteinte par la pression qu'exercent les belligérants sur les puissances pacifiques plus faibles qu'eux.

La Diplomatie russe, complètement anesthésiée dès les premières défaites, négligea totalement ce moyen ; par contre, les Japonais en usèrent largement, et leur chancellerie fut d'une activité et d'une énergie rares.

Toutes les fois que des bâtiments russes touchèrent un port neutre, les agents du Japon entrèrent en relations

avec les autorités neutres, pour que les règles de la neutralité fussent interprétées dans le sens le plus strict. A certaines nations, plus particulièrement à la Chine, ils dictaient les solutions à adopter. Lorsque les navires de guerre russes *Askold* et *Grosovoï* entrèrent à Shang-Haï le 14 août 1904, le Gouvernement Japonais fit parvenir à Pékin un document où il était dit entre autres choses : « Le délai de 24 heures garanti (par la déclaration de neutralité) étant expiré, les navires de guerre russes doivent recevoir l'ordre de quitter le port, et s'ils n'acceptent pas cette solution, ils doivent être désarmés sans subir de réparations, et détenus jusqu'à la fin de la guerre. Si le Gouvernement Chinois trouve impossible d'exécuter les sanctions de son règlement de neutralité, le Gouvernement Japonais se réserve le droit de prendre telles mesures qu'il trouvera utiles, et dont la responsabilité entière incombera à la Chine (1). » Celle-ci n'avait plus qu'à céder à cette pression brutale, et des fonctionnaires Japonais surveillèrent attentivement le désarmement des navires russes.

Certains gouvernements, d'ailleurs, ne semblèrent pas goûter ce procédé ; les réponses de l'Allemagne par exemple, aux demandes d'explications relatives au désarmement du *Césarewitch* à Kiao-Tchéou, gardèrent une imprécision voulue sur la conduite que le gouvernement adopterait vis-à-vis du navire russe ; par contre, elles énoncèrent clairement l'intention de faire ouvrir le feu sur les bâtiments qui tenteraient de s'approcher la nuit du mouillage (2). Plus tard, lorsque l'amiral Rojestvensky entreprit son expédition, le Japon insista vivement auprès de la

(1) *Foreing Papers* 1904, pp. 426, 427. Takahashi, p. 429.
(2) Takahashi, *op. cit.*, p. 450.

France pour qu'elle abandonnât ses théories et y substituât les siennes.

C'est ainsi qu'en toutes occasions la diplomatie japonaise surveilla l'exécution des règlements de neutralité et prétendit dicter les solutions.

Une dernière cause vicie enfin la neutralité, c'est la pression exercée par les neutres sur les belligérants. Certaines nations n'ont aucun intérêt direct mis en jeu par le conflit, dont l'issue sera sans influence sur elles ; néanmoins les hostilités les gênent, à cause des troubles qu'elles provoquent dans le commerce international par le renchérissement des primes d'assurance, et par la diminution de la sécurité de la navigation. Dès lors, aussitôt que l'un des adversaires semble affaibli, tous exercent une pression sur lui, afin d'obtenir la libération des navires marchands saisis. L'action de ce belligérant est entravée par les réclamations qu'il a à subir, tandis que son adversaire, redouté de tous, peut agir dans la plénitude de son droit et même le dépasser.

On ne saurait exagérer l'importance que joue dans la guerre le commerce international, et quel tort immense les nations neutres peuvent faire aux adversaires, ou à l'un d'eux, en soutenant leurs commerçants, soit directement, en prenant leur défense dans des cas où il n'est pas douteux qu'ils soient en faute, soit indirectement, en élaborant des règlements de neutralité qui tendent manifestement à prescrire le désarmement immédiat des navires de guerre entrés dans leurs eaux. Personne n'oserait nier aux négociants neutres le droit de continuer leur commerce pacifique avec les nationaux ennemis. Mais il est non moins évident que dans toute guerre, un grand nombre de transports maritimes ont pour but d'apporter aux armées,

ou aux flottes adverses, les objets qui leur sont nécessaires. Sur ce point, la doctrine est unanime à reconnaître que les gouvernements neutres ne sont pas responsables des opérations interdites auxquelles se livrent leurs ressortissants.

Désormais, le droit tend de plus en plus à cette solution anormale, que les états neutres, sous le faux prétexte d'un devoir qui les oblige à n'aider en rien les adversaires, peuvent en désarmant les croiseurs belligérants, prendre la mesure la plus efficace pour rassurer le commerce interlope et lui assurer l'impunité ; alors qu'en vertu du droit, ces mêmes états neutres peuvent opposer aux réclamations des belligérants la preuve de leur complète irresponsabilité.

De toute évidence, la neutralité d'un état n'est pas violée par le fait qu'un de ses sujets intervient individuellement dans la guerre, en effectuant un transport de contrebande, et que l'état neutre n'a été en rien mêlé à l'acte qui a abouti au renforcement de l'un des adversaires. Mais si ce même état multiplie les difficultés aux navires de guerre qui se présentent dans ses ports, s'il refuse au belligérant le moyen pratique de s'opposer à l'acte hostile accompli par son sujet, il ne peut prétendre qu'il n'aide en rien la nation à laquelle est destinée la contrebande de guerre.

Durant le conflit Russo-Japonais, les difficultés soulevées par les neutres, et la réduction progressive des facilités d'approvisionnement accordés aux navires de guerre dans les ports neutres, aboutirent à cette solution, que la Russie fut contrainte de laisser s'effectuer impunément les transports interdits à destination de sa rivale. Or, nous dit M. Daveluy, « pendant toute la durée de la

guerre, le Japon n'a brûlé que du charbon anglais porté au Japon par des bâtiments anglais ; les munitions dont se servaient les Japonais avaient été fabriquées en Angleterre et expédiées au Japon, au fur et à mesure qu'elles se consommaient ; tous les canons Japonais qui ont été avariés pendant les combats ont été remplacés par des canons anglais et expédiés par des bâtiments anglais. Toute l'Angleterre travaillait pour le Japon... bref, sans le secours de l'Angleterre, le Japon n'aurait pas pu prolonger la lutte plus de six mois (1). »

L'importance de l'intervention du commerce neutre dans la guerre est telle qu'elle impose certainement des devoirs aux gouvernements neutres, bien que plusieurs semblent peu disposés à l'admettre.

Toutes ces raisons font que la neutralité constitue un idéal difficile à atteindre, et dont les nations elles-mêmes ne seraient certainement pas pleinement satisfaites. La solution violente qu'est la guerre change toutes les situations, elle n'aboutit pas seulement au déplacement du vaincu, mais elle modifie également l'horizon de certaines nations neutres et leur retire des avantages que leur activité économique leur avait acquis avant le conflit. Leur action, au cours de la guerre, est utile à leurs intérêts. L'équilibre entre les nations se maintient par l'action de forces qui doivent s'exercer en tout temps même pendant la guerre.

Si la neutralité existait vraiment, dire qu'elle consiste seulement en impartialité serait insuffisant : « On doit abattre, disent MM. Smith et Sibley, le principe généralement admis qu'aussi longtemps qu'un neutre soutient

(1) Daveluy, *op. cit.*, p. 223.

également les deux adversaires, aucun d'eux n'a le droit de se plaindre (1). » L'unique devoir des états neutres consiste dans une abstention totale par rapport aux opérations de la guerre. La doctrine anglaise a tiré de cette axiôme la conclusion que les états neutres devaient éviter toutes relations avec les bâtiments accomplissant des actes hostiles ; mais étant donné que le commerce neutre joue un rôle très important dans le conflit, il semble impossible de pousser l'étrangeté de la logique jusqu'au point de négliger cette intervention insolite des neutres, et de n'en point tenir compte dans les relations que les états peuvent être amenés à entretenir avec les navires belligérants.

Un jurisconsulte anglais, T.-E. Holland, a récemment, dans ses « *Letters to the Times* », et dans une communication à la Royal Academy, analysé les devoirs qui résultent, pour les neutres, de la non intervention. Pour lui, ces obligations se groupent sous trois chefs : L'*acquiescement*, qui consiste en une adhésion à des actes qui, s'il n'y avait pas de guerre, donneraient lieu à indemnité ; l'*empêchement*, qui oblige les neutres de s'opposer à ce que des actes hostiles n'aient lieu sur leur territoire, ou que celui-ci ne devienne la base navale d'opérations de guerre ; enfin l'*abstention* proprement dite par laquelle il est interdit au neutre de renforcer les adversaires en leur donnant des armes ou en leur envoyant des hommes (2).

Le premier de ces devoirs est souvent le plus difficile à remplir. « Un gouvernement neutre, dit M. Holland, n'a aucun droit d'élever des réclamations pour le traitement

(1) Smith and Sibley, *op. cit.*, p. 128.
(2) Holland, R. D. I, 2e série, t. VII, 1905, pp. 359 et suiv.

infligé à des navires de son pavillon, mais il doit acquiescer aux vues des parties belligérantes et à celles de leurs Tribunaux de Prises, à moins que ces vues ne constituent ce que lord Granville appelait « une violation flagrante du droit international (1). »

Le devoir d'acquiescement a été grandement facilité par les Conférences de la Haye et de Londres, mais l'imprécision du droit international sur certaines questions importantes non encore résolues, rend parfois difficile l'observation de ce devoir par les neutres.

Au sujet de l'abstention — du moins tel que l'entend l'auteur anglais —, toutes les règles sont au contraire d'une clarté et d'une évidence telles qu'aucune d'elles n'est contestée. Nul n'affirmerait aujourd'hui qu'un gouvernement a le droit d'autoriser des troupes à traverser son territoire, ou qu'il lui est loisible de s'entremettre dans une vente ou une livraison d'armes effectuée pour le compte d'un belligérant.

La caractéristique de ces deux devoirs est d'être négatifs, ils indiquent la passivité du neutre ; le troisième, l'empêchement, au contraire lui commande d'agir. Certains des actes qu'il est tenu d'accomplir tendent d'ailleurs à assurer sa propre sécurité, telle l'obligation de prévenir et d'empêcher que des hostilités n'aient lieu sur son territoire ; d'autres actes au contraire constituent pour les neutres une obligation, en échange de laquelle ils ne reçoivent aucune compensation ; telle est, par exemple, l'obligation de ne pas laisser son territoire devenir la base d'opérations navales.

La tendance de toute la doctrine anglaise est de multi-

(1) Holland, *Letters to the Times*, 5 mai 1905, même sens, 9 nov. 1904.

plier les devoirs d'empêchement, plus particulièrement en ce qui concerne la transformation des ports neutres en base navale. Pour elle, la neutralité impose les obligations les plus rigoureuses. Comme si l'Angleterre se préparait à une lutte contre quelque nation ou coalition puissante, sa doctrine s'efforce de provoquer dans le droit deux tendances : l'une qui est d'assurer en temps de guerre la liberté du commerce de la contrebande relative dès lors qu'elle est à destination des commerçants ennemis, ce qui assure en temps de guerre le ravitaillement de l'Angleterre ; l'autre, qui oblige les nations neutres à traiter de la façon la plus rigoureuse les navires de guerre belligérants qui toucheront leurs ports. Par ce dernier procédé, l'Angleterre qui peut se passer pour ses escadres, des relâches en eaux neutres, fait ainsi participer les nations pacifiques à l'élimination des pavillons ennemis de la surface de la mer, et obtient du même coup, avec l'assurance de capturer la flotte commerciale adverse, désormais sans défense, l'avantage considérable de n'avoir rien à redouter pour le pavillon marchand britannique, des entreprises de la guerre de course.

Outre le droit que pourraient avoir les belligérants de demander aux neutres les moyens de surveiller le commerce de contrebande, il est impossible d'oublier que la doctrine anglaise néglige trop les droits des neutres, droits aussi importants et aussi nombreux que leurs devoirs.

A l'obligation des nations pacifiques d'acquiescer aux actes de guerre dirigés contre le commerce illicite effectué par leurs sujets, correspond, pour ceux-ci, le droit de continuer librement leur commerce avec les habitants paisibles des états belligérants.

Au devoir d'abstention peut être opposé le droit d'être

tenu en dehors des hostilités, et l'obligation absolue, de la part du belligérant, de ne pas se livrer en territoire neutre à des actes de guerre. Notamment, ainsi que cela eut lieu lors du conflit russo-japonais, il ne doit pas livrer de combat, ou opérer de captures dans les eaux neutres.

A l'empêchement, enfin, s'oppose le droit pour le neutre de continuer avec les états belligérants ses relations pacifiques, et de limiter au minimum les modifications que l'état de guerre doit apporter à ces relations. C'est ce que dit M. Kleen, dont les doctrines sont si opposées à celles que soutiennent les auteurs britanniques, et pour lequel la neutralité implique, au profit du neutre « le droit de n'être pas troublé au-delà de ce qu'exigent absolument le droit reconnu et le but légitime de la guerre (1). »

C'est dans les déclarations de neutralité, que beaucoup de gouvernements ont coutume de publier au début de chaque guerre, que l'on retrouve l'expression officielle de ces diverses doctrines. Les grandes puissances songent au jour où elles seront belligérantes, et tentent de faire prédominer des théories susceptibles de les favoriser au cours des guerres qu'elles pourraient avoir à soutenir ; les petits états, sous le prétexte philanthropique « de restreindre l'aire de la guerre », ne demandent pas mieux que d'adhérer à des théories qui permettront à leurs sujets d'exercer impunément le fructueux commerce de la contrebande ; toutes interprètent à leur façon les droits et les devoirs de la neutralité, les exagèrent ou les diminuent selon leur situation géographique, leur puissance navale, l'étendue de leurs relations commerciales, la nature de leurs échanges, ou les produits de leur sol.

(1) Kleen, *Lois et Usages de la Neutralité*, t. I, p. 76.

Toutes ces déclarations de neutralité se divisent cependant en deux groupes nettement distincts : l'un qui adopte en ses grandes lignes la théorie de l'Angleterre, l'autre au contraire qui prend modèle sur celle de la France. Mais ce qu'il y a de plus remarquable, c'est que certaines nations maritimes, dont les intérêts, au cas où elles seraient belligérantes, se trouveraient gravement compromis par les règles publiées en Angleterre, aident à leur généralisation en adoptant les principes qui y sont énoncés. De toutes les grandes nations européennes, seule l'Allemagne n'a pas fait connaître les règles auxquelles elle se rattachera, et sans nul doute, le jour où elle aura à préciser sa doctrine, se posera-t-elle comme l'un des adversaires les plus déterminés de la Grande-Bretagne.

Au cours du conflit russo-japonais, les règlements anglais eurent cette bonne fortune d'aider les Japonais, tandis que ceux de la France furent d'un grand secours pour la Russie. Indépendamment de tout favoritisme de la part de ces nations, ce résultat était inévitable. La Grande Bretagne et le Japon, puissances insulaires ont des intérêts similaires ; la France et son alliée, puissances continentales ont, dans les conflits maritimes, à peu près les mêmes intérêts généraux et permanents.

Lorsqu'au cours du conflit, le Japon demanda à la France de modifier certaines théories, il la priait de renoncer en sa faveur à des avantages précieux pour notre avenir. Il ne fut naturellement pas écouté.

CHAPITRE XII

LE DROIT A L'INVIOLABILITÉ DU TERRITOIRE ET LA SITUATION INTERNATIONALE DE LA CORÉE ET DE LA CHINE.

Le premier principe que le droit international puisse poser en matière de neutralité est celui de l'inviolabilité du territoire terrestre ou maritime des nations pacifiques. Ce principe est désormais universellement admis.

Cependant, dès le seuil d'une étude sur la neutralité, cette remarque s'impose, qu'au cours de la guerre russo-japonaise, les adversaires se battirent presque toujours chez les autres, à de rares exceptions près, chez eux. Cette observation s'applique principalement à la lutte sur terre ; quant aux opérations navales, elles se déroulèrent pour la majeure partie, en mer libre. Toutefois, si l'on excepte quelques tentatives sans importances faites par les escadres japonaises dans les eaux territoriales russes de Wladivostock, ou par une division de croiseurs russes venue de ce dernier port, laquelle opéra plusieurs captures dans les eaux de Yéso et de Nippon, toutes les opérations effectuées à proximité des côtes eurent lieu dans les eaux de tierces puissances, au premier rang desquelles il faut citer la Corée et la Chine.

La Corée tout entière fut envahie, les hostilités s'engagèrent dans ses eaux. Quant à la Chine, elle possédait nominalement Port-Arthur et la province de

Liao-Toung, elle était suzeraine de la Mandchourie occupée, en 1900, en majeure partie par les Russes, et une fraction notable de son territoire servit de champ clos aux adversaires.

Ces deux pays, objets de la convoitise de leurs voisins, avaient été, du fait de la compétition des puissances, mis dans une situation équivoque au point de vue du droit international.

I. — *La Corée et les incidents de Tchemulpo et de Fusan.* — En 1875, la Corée payait à la Chine un tribu annuel et reconnaissait la suzeraineté des empereurs Mandchous, cela n'empêcha pas le Japon de signer avec le gouvernement de Séoul, le 27 février, un traité par lequel il reconnaissait la complète indépendance de la Corée (1).

Vingt ans après, désireux de remplacer la Chine dans l'exercice de ses droits sur la péninsule coréenne, le Japon forçait, à la suite d'une guerre, le gouvernement Chinois à signer à Simonoseki un traité reconnaissant la complète indépendance de la Corée (27 avril 1895). Ceci fait, les Nippons se mettaient en devoir d'accaparer peu à peu le pays, lorsque se dressa un nouvel adversaire, la Russie, voisine elle aussi de la Corée et désireuse d'y établir une place forte maritime. Incapable de lui résister le gouvernement de Tokio dut accepter en 1896 l'établissement d'un condominium Russo-Japonais.

Cette organisation fut toutefois de courte durée : le 25 avril 1898, le baron Rosen et le baron Nishi signaient un nouvel accord portant sur trois points principaux : la

(1) F. Rey., *La situation internationale de la Corée*, R. G. D. I. P., t. XIII, 1906, p. 41 et 42.

reconnaissance affirmée à nouveau de l'indépendance et de la souveraineté de la Corée ; la promesse faite par les concluants de ne pas intervenir dans la politique intérieure de l'empire ; enfin la promesse mutuelle de se consulter l'un l'autre avant de procéder à la nomination d'instructeurs militaires, ou de conseillers financiers (1).

Si l'on ajoute que cet accord reconnaissait au Japon seul la mission de développer le commerce et l'industrie de la péninsule, la situation faite à cette puissance par l'accord de 1898 semblait lui donner une place d'autant plus prépondérante que depuis 1884, à la suite d'une insulte faite au ministre du Mikado, la légation japonaise à Séoul était défendue par une petite troupe (2).

A partir de 1900, la Russie voulut reconquérir du terrain, elle se fit céder à bail le port de Pam-Kunsipho. Sous la pression de plus en plus vive de l'opinion publique japonaise surexcitée, et confiant dans sa force, le gouvernement de Tokio se décida à entamer la guerre.

La situation indépendante de la Corée était sans nul doute menacée, et ce furent dans ses eaux et sur son territoire que s'ouvrirent les hostilités (6 février 1904).

Le 6, à 9 heures du matin, le navire de la flotte volontaire *Ekatérinoslaw* fut capturé, à trois milles environ de Fusan (3), dans les eaux territoriales coréennes, par le navire japonais *Saiyen*. Le même jour, à 2 h. 45 du soir le *Heiyen* entra dans le port du Fusan et remorqua au large le *Mukden* alors occupé à charger. L'administrateur des douanes coréennes et le Consul japonais lui-même qui

(1) *Histoire officielle de la guerre maritime Russo-Japonaise*, par l'Etat-Major de la marine japonaise. *Revue maritime*, mai 1910, p. 512.

(2) Ariga, *op. cit.*, p. 14.

(3) Jugement de Sasebo dans Takahashi, *op. cit.*, p. 583.

réclamèrent contre cet attentat, le navire n'ayant pas terminé les formalités de douanes, ne furent pas écoutés par le commandant du garde-côte (1). Le pavillon russe fut amené lorsque le navire eut atteint les limites des eaux territoriales. Dans la soirée du 8 février à 4 heures du soir la canonnière *Koreietz*, en route pour Port-Arthur, fut dans les eaux coréennes, l'objet d'une attaque de torpilleurs nippons, et dut rentrer à Tchémulpo (2). Cet acte de guerre laissait présager celui qui eut lieu le lendemain. Le 9 février, le commandant du *Waryag* reçut de l'amiral japonais Uriu, l'ordre d'appareiller de Tchemulpo avant midi, sous peine d'être attaqué dans le port. Il s'ensuivit un engagement livré tout entier dans les eaux coréennes et dont la responsabilité doit être mise au compte du Japon (3).

Le navire *Sungari*, de la flotte volontaire russe, fut capturé à la suite de ce combat (4).

Lorsque ces attaques eurent lieu, les discussions les plus vives s'engagèrent au sujet de la légalité de la conduite du Japon, et l'opinion publique européenne lui fut nettement hostile.

Pour juger équitablement cette façon d'agir, il faut résoudre deux questions : la Corée était elle indépendante ; pouvait elle rester neutre dans les hostilités engagées ?

Le gouvernement russe, dans sa note du 22 février, soutint la thèse de la complète indépendance de la

(1) *Marine Rundschau*, décembre 1906 : troubles causés au commerce maritime des neutres par la guerre Russo-Japonaise.

(2) Gaborit. Thèse, Paris 1906, p. 49 et 50. *Moniteur de la flotte* du 26 mars 1904.

(3) Gaborit, *op. cit.*, p. 48. *Moniteur de la flotte*, 26 mars 1904.

(4) N. Ariga, *op. cit.*, p. 47. *Revue maritime*, mai 1906.

Corée. Il rappela que tous les traités avaient reconnu la souveraineté de cet état (1), et que le gouvernement de Séoul ayant nettement manifesté le 23 janvier, par une note adressée aux puissances, son intention de rester neutre dans un conflit entre la Russie et le Japon, le gouvernement japonais avait commis un acte contraire au droit en débarquant en Corée de forts détachements et en faisant assaillir les navires russes par ses flottes.

Dans sa réponse du 2 mars, le Japon ne songea pas à nier l'indépendance Coréenne. La Corée, dit-il, a autorisé le débarquement des troupes impériales, par conséquent « la Corée a cessé d'être neutre. » C'était en quelque sorte affirmer l'alliance de cet état avec le Japon, or il est faux, et M. Ariga le reconnaît (2) que le gouvernement Nippon ait obtenu l'autorisation préalable de débarquer en Corée. Le 23 février 1904, 17 jours après que les détachements japonais eurent commencé l'occupation de la péninsule, le gouvernement de Séoul signa pour la première fois un acte autorisant l'occupation de son territoire (3).

En droit, les deux adversaires reconnaissaient l'indépendance de la Corée.

M. Lawrence soutient qu'en fait, cette indépendance n'existait pas et que les traités, tout en la proclamant la réduisait à néant par les dispositions qu'ils adoptaient à l'égard de la Corée. Cet auteur invoque tout particulière-

(1) Notamment traité Simmoseki Chine et Japon (17 avril 1895). Japon et Allemagne (28 janv. 1902). Déclaration Franco-Russe (16 mars 1902). Traité Anglo-Japonais 30 avril 1902.

(2) N. Ariga, *op. cit.*, p. 52.

(3) Traité du 23 février 1904, *Arch. Dipl.*, 3e série, t. 89, p. 369, 370.

ment le traité d'alliance Anglo-Japonais du 30 avril 1902 (1) dont l'article 1 est ainsi conçu : « Les deux puissances con-« tractantes ayant en vue leurs intérêts spéciaux, ceux de « la Grande Bretagne relatifs à la Chine, ceux du Japon, « également relatifs à la Chine, mais plus particulièrement à « la Corée, reconnaissaient qu'il leur sera loisible de prendre « telles mesures indispensables pour sauvegarder ces « intérêts, s'ils sont menacés par l'action d'une autre puis-« sance, ou par des troubles nés en Chine ou en Corée, et « nécessitant l'intervention. » « Evidemment, conclut « M. Lawrence, l'indépendance reconnue par un tel traité « est d'une espèce particulière. L'intervention des alliés « n'est pas considérée comme incompatible avec elle. Nous « avons ici un nouvel exemple de l'usage diplomatique du « mot « indépendance », autrement que dans son véritable « sens. »

Un traité d'alliance anglo-japonais ne peut avoir effet qu'entre l'Angleterre et le Japon. Pour toutes les autres nations, y compris la Chine et la Corée, objets tout spéciaux de l'accord, c'est *res inter alios acta.* La Grande Bretagne reconnaissait aux Nippons la faculté d'envahir, quand ils le pourraient, la Corée et certaines parties de la Chine, sans que de sa part il s'élevât de protestation au sujet de leur conduite. L'Angleterre, n'étant pas suzeraine de la Corée, ne pouvait laisser prendre que des mesures relatives à son indépendance à venir, elle ne pouvait rien sur le présent. L'acte en lui même laissait la Corée intacte.

En fait, pendant les deux années qui suivirent la conclusion de ce traité, le Japon n'a pas osé faire usage des libertés qui lui étaient accordées.

(1) Rey., *Situation Internationale de la Corée*, R. G. D. I. P., t. XIII. 1906, p. 44.

Une autre raison s'oppose à ce que le traité du 30 avril 1902 puisse servir de base à toute appréciation relative à l'état de la Corée à la date du 6 février 1904. Les alliés se reconnaissaient des droits mutuels sur la Chine ; or, personne n'a jamais contesté l'indépendance de cet état et cependant le traité anglo-japonais dispose de l'indépendance de la Chine, dans les mêmes termes qu'il dispose de celle de la Corée.

Un dernier fait milite en faveur de la souveraineté de la Corée ; si elle n'était pas indépendante, à qui appartenait-elle ? La Russie et le Japon nient tous deux en être propriétaires, et cependant revendiquent des droits sur elle. On pourrait la considérer comme un bien vacant et sans maître, et comme telle, sujette à possession légitime du premier occupant. Les actes de toutes les nations civilisées viennent prouver qu'aux yeux des gouvernants de ces nations, le pays était occupé par une souveraineté légitime.

Lorsque les puissances eurent besoin d'entrer en relation avec le gouvernement de Séoul, elles accréditèrent des ministres auprès de l'empereur de Corée. Le fait d'accréditer un diplomate auprès d'un souverain quelconque, est tout au moins la reconnaissance tacite de l'existence d'un pouvoir, de l'existence d'un État.

Le gouvernement impérial coréen fut d'ailleurs reconnu formellement, entra dans le concert des nations civilisées et signa des traités ; particulièrement il accéda à la convention postale universelle, à la convention de Genève et à la convention relative aux navires de la Croix Rouge (1).

(1) Rey, *Situation Internationale de la Corée*, R. G. D. I. P. (1906) p. 46.

La Corée, gouvernée par un souverain national agissant *animo domini*, était donc indépendante. Mais il faut reconnaître que l'existence de cet empire était bien précaire. La péninsule jouissait de la liberté parce que personne n'osait l'envahir ; objet de la convoitise de deux puissants voisins, elle était l'enjeu de la lutte, la future proie des vainqueurs.

Incontestablement, la Corée était si faible, que le maintien d'une stricte neutralité lui était impossible ; si souveraine qu'elle fut, la force lui manquait pour maintenir sa volonté de rester en dehors des coups. Elle osa manifester le 23 janvier 1904, son désir de rester neutre dans le conflit qui s'annonçait, mais cette faculté même, on la lui a contestée. « En droit, dit M. Takahashi, la Corée ne pou-« vait se déclarer neutre avant que la guerre existât. Il est « impossible de se déclarer neutre en temps de paix, c'est « légalement et logiquement inintelligible (1). » Heureusement le gouvernement de Séoul commit cet illogisme, sans quoi on aurait jamais su ce qu'il pensait.

La Corée fut envahie parce qu'il était de toute évidence que son sort se jouait : « C'était pour nous, dit M. Ariga, « une nécessité, les Russes semblaient prêts à occuper la « Corée, nous ne pouvions pas nous laisser devancer par « eux. Si quelqu'un prétendait que le Japon n'avait pas le « droit de faire entrer ses troupes en Corée avant que la « neutralité de cette dernière fut en fait violée par la « la Russie, nous répondrions qu'une telle théorie ne sera « jamais suivie par les gouvernements qui ont le devoir « impérieux de sauvegarder l'intérêt et la sécurité de leurs « états (2). »

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 20.
(2) N. Ariga, *op. cit.*, p. 52.

En tous cas, l'envahissement de la péninsule ne pouvait être motivé sérieusement par la crainte de son occupation prochaine par nos alliés. Les forces russes à la frontière nord de la Corée étaient dérisoires, elles ne franchirent le Yalou que le 18 février, furent très légèrement renforcées, et en tous cas, n'atteignirent jamais un chiffre suffisant pour faire la moindre impression sur les unités nipponnes. C'est donc simplement par intérêt militaire que le Japon agit ainsi ; ce fut pour éviter un débarquement de vive force, et pour occuper des points stratégiques importants. Il semble bien que les seuls reproches que puissent faire les Russes, doivent s'adresser à leur gouvernement qui avait envoyé, à un point très exposé, des forces excessivement faibles. Dès avant la guerre, lorsque, en rade de Tchemulpo, le *Chiyoda* braquait ses canons sur le *Waryag*, le commandant Roudnieff pouvait se rendre compte des risques que courait son croiseur (1). L'on ne saurait, dès lors, qu'approuver les paroles de M. Lawrence : « Un territoire ne peut rester neutre quand une guerre est faite chez lui et à cause de lui. Ayant cependant des années intrigué et négocié au sujet de la Corée, sans arrangement et sans résultat décisif, Russes et Japonais finirent par se battre pour elle. Ce fut une guerre pour la Corée et dans la Corée, sinon avec la Corée (2). » C'est une conclusion qui ne justifie ni le Japon ni la Russie.

II. *La Situation Internationale de la Chine et les incidents de Tchéfou.* — En 1900, à la suite de la révolte des Boxers, la Russie déjà possesseur depuis 1898 de la province de Liao

(1) Lettre d'un officier du « *Pascal* » février 1904.
(2) Lawrence, *op. cit.*, p. 282.

Toung, en vertu d'une cession à bail, s'empressa d'envahir la Mandchourie maritime afin de faciliter les relations entre Port-Arthur et ses provinces asiatiques. Le Japon n'entama en 1903, de négociations avec la Russie que dans le but avoué de faire restituer le territoire Mandchou à ses légitimes propriétaires. Lorsque les hostilités furent commencées, la Chine songea un moment à se joindre aux champions de ses droits, et il fallut l'intervention des puissances, ainsi que le refus de son concours opposé par le gouvernement de Tokio, pour qu'elle se décida, le 19 février, à proclamer sa neutralité (1).

Les Russes occupaient la Mandchourie, les hostilités s'engageaient pour obtenir l'évacuation de cette province, il était impossible qu'on ne s'y battît pas. La note chinoise du 19 février délimita les territoires abandonnés aux opérations de guerre des adversaires. « En diverses provinces, disait-elle, ainsi que dans la Mandchourie extérieure et intérieure, on doit observer les règles de la neutralité. » Toute la Mandchourie maritime, c'est à dire les trois provinces à l'est du Liao, firent partie du théâtre de la guerre.

Sans attendre la publication de ce document, le Japon avait, dès le 17 février, déclaré « qu'il respecterait aussi longtemps que la Russie la neutralité chinoise, dans toutes les parties du territoire de la Chine, sauf dans les régions occupées par la Russie » (2). Cette déclaration, pleine de réticences, satisfit les états européens. La Chine se trouvait neutre, mais après une telle façon d'entrée en matière, tout laissait présager que la mauvaise volonté du gouvernement de Pékin était tout acquis à la Russie.

(1) Ariga, *op. cit.*, p. 61.
(2) Ariga, *op. cit.*, p. 63.

Lorsqu'à l'issue du combat du 10 août 1904, qui se termina par la victoire de l'amiral Togo, l'escadre russe eut été dispersée, un destroyer, le *Reschitelny*, parvint à s'échapper, et à se réfugier le 11 août à Tchéfou. Ce port, situé dans la province chinoise du Chang Toun, distant de 80 milles de Port-Arthur, ne se trouvait pas, en vertu de la déclaration impériale du 19 février, dans les limites de la zone des hostilités ; les autorités chinoises demandèrent le désarmement immédiat du navire, et il y fut procédé aussitôt. Cependant dans la nuit du 12 août, deux destroyers japonais pénétrèrent dans la baie, envoyèrent à bord du *Rechitelny* un détachement en armes, et s'emparèrent du bâtiment russe, malgré que son commandant eut tenté de le faire sauter. Les autorités chinoises laissèrent, sans protestation, accomplir tous ces actes (1).

Quelques mois plus tard, à l'aube du 16 novembre 1904, alors que Port-Arthur était sur le point de se rendre, un second contre torpilleur, le *Raztoropny*, forçant le blocus dans le but de faire parvenir en Russie des nouvelles de la place, se jeta lui aussi dans Tchéfou, après avoir égaré les recherches des destroyers japonais. Ceux-ci entrèrent dans le port chinois peu après l'arrivée du navire russe, mais ne purent que constater sa destruction, le commandant du *Raztoropny* n'ayant pas voulu que son bâtiment devint une prise japonaise comme celui qui l'avait précédé à Tché-fou.

Dans ces diverses circonstances, les deux adversaires se défendirent d'avoir personnellement violé la neutralité chinoise, et s'accusèrent mutuellement de l'avoir fait.

Dans l'incident du *Reschitelny*, l'asile accordé à ce navire,

(1) Voir Gaborit, *op. cit.*, p. 104, 167, *op. cit.*, p. 437 et suivantes.

disent les Japonais, faisait du port de Tché-fou une base navale russe ; mais cette assertion est contraire à tous les précédents et à toutes les doctrines juridiques. En pareil cas, un neutre ne saurait refuser l'accès de son port, et le commandant russe respecta pleinement la neutralité de Tché-fou. Les autorités chinoises adoptèrent les principes sévères de Galiani et firent savoir à l'officier russe qu'il aurait à appareiller dans les 24 heures ou à désarmer, celui-ci se rangea à cette dernière solution. Des fonctionnaires chinois surveillèrent le désarmement qui comprit même le démontage des pièces essentielles des machines (1). Dès lors, toute intervention japonaise, en admettant qu'elle fut légale, était inutile, puisque le *Reschitelny* était hors de service. Cependant, après qu'ils s'en fussent emparé, les Japonais effectuèrent une visite du bord et affirmèrent que ce désarmement était très incomplet, ils s'étonnèrent qu'une torpille hors d'état de sortir du tube où elle était mise et de ce que les culasses des canons démontés se trouvassent encore à bord, et ils tirèrent argument pour tenter leur justification (2). La seule chose dont on puisse s'étonner, c'est la rapidité avec laquelle fut mené le désarmement, alors que l'officier russe avait un délai de 24 heures avant d'y pouvoir être contraint. La conduite tenue en cette occasion était aussi injustifiable que celle des officiers de l'escadre chinoise présente sur rade, qui laissèrent la capture s'effectuer sans faire la moindre tentative pour l'empêcher.

Dans l'incident du *Rastoropny*, le Japon vit une violation de neutralité chinoise dans le fait qu'une dépêche secrète

(1) Rapp. du consul de Tchéfou dans Takahashi, p 439.
(2) Mémorandum japonais. Takahashi, p. 442.

fut remise au consul de Russie. M. Gaborit estime que ce reproche est justifié (1). Pratiquement, il est difficile à un neutre d'interdire à un diplomate l'accès d'un navire de sa nation, puis de l'empêcher de revenir à terre avec du papier dans ses poches, un tel personnage étant protégé par le bénéfice de l'immunité. On ne saurait donc faire de reproche à la Chine en cette occasion. Elle sort également indemne d'un second reproche que lui adressa le Japon. Dans un memorandum (2), cette puissance fit un grief aux autorités de Tché-fou de ce qu'elles avaient laissé l'équipage russe débarquer avec ses armes. Or, celles ci furent remises aussitôt aux fonctionnaires chinois. De semblables violations de territoire commises par des fugitifs ont eu lieu de tout temps, à l'issue de la bataille de Sedan par exemple, et personne ne pensa jamais que la neutralité belge ait été enfreinte en cette occasion, pas plus qu'à Tché-fou, la neutralité chinoise ne fut compromise.

Toutefois, les Japonais, dans ce memorandum, avaient abandonné la thèse qu'ils avaient soutenue dans l'incident du *Rechitelny* et n'affirmèrent pas que l'accès de Tché-fou accordé à un navire russe avait transformé ce port en une base navale, et lorsque le 1er janvier 1905 les destroyers *Vlastny*, *Statny*, *Skory*, *Serdity* s'y refugièrent, ils ne tentèrent pas de s'en emparer. Cette conduite illogique avec elle-même constituait un aveu de la faute première commise par le Japon et qui fut sévèrement jugée par tous (3).

De leur côté, les Russes avaient parfois négligé de res-

(1) Gaborit, p. 185.
(2) Takahashi, p. 446.
(3) Lawrence, p. 292. Gaborit, pp. 88 et suivantes.

pecter les eaux territoriales chinoises. C'est ainsi que le *Nowick* avait coulé le 26 mars 1904 le vapeur japonais *Hanyeï Maru* à moins d'un mille des îles Miao Tao, violant ainsi d'une façon flagrante la neutralité de la Chine. D'une façon plus ou moins éclatante, les deux belligérants ont outrepassé les droits que leur reconnaissait la Chine dans sa déclaration du 19 février.

CHAPITRE XIII

L'ABSTENTION DES NATIONS NEUTRES ET LES INTERDICTIONS FAITES PAR ELLES A LEURS SUJETS POUR ASSURER LE MAINTIEN DE LA NEUTRALITÉ.

Le droit international prohibe d'une façon absolue toute intervention directe des nations neutres dans la guerre. Une immixtion de ce genre autoriserait la puissance, lésée dans ses intérêts, à engager des hostilités immédiates avec la nation oublieuse de ses devoirs jusqu'à commettre des actes aussi injustes. Aussi, les états modernes prennent-ils les plus grands soins pour que ceux de leurs agents qui sont investis d'un mandat officiel, ne se livrent à aucune entreprise coupable. Parfois ceux-ci se laissent entraîner à une intervention dans les hostilités, et leur conduite pourrait avoir les plus graves conséquences pour leur pays, si celui-ci endossait la responsabilité de leurs actes, en ne les désavouant pas formellement.

Si nous en croyons Séménoff, le commandant du *Cressy* et celui d'un autre croiseur anglais commirent, le 11 avril 1905, lorsqu'ils rencontrèrent l'escadre de l'amiral Rojestvensky à l'entrée du Pacifique, une de ces violations du droit international : « On enregistre, dit Séménoff, par la télégraphie sans fil beaucoup de leurs conversations. Nos télégraphistes s'étaient familiarisés avec les messages anglais pendant les traversées de Vigo à Tanger et Dakar; les croiseurs anglais faisaient de l'éclairage pour les Japonais (1). » Si ce fait est exact, et si la Russie avait réclamé à ce propos, il n'y a aucun doute que le Gouvernement britannique eut été amené à désapprouver formellement les commandants de ces croiseurs.

Dans une autre circonstance célèbre de cette guerre, des officiers de marine neutre intervinrent officiellement auprès du Japon pour s'opposer à l'exécution d'actes hostiles.

Le 8 février 1904, lors de la destruction du *Waryag* et de la *Koreietz*, les navires de guerre *Talbot*, *Elba*, *Pascal* et *Wiksburg* des marines Anglaise, Italienne, Française et Américaine se trouvaient sur rade de Tchémulpo. L'amiral japonais Uriu fit connaître, par lettre aux commandants de ces unités, l'intention où il était d'entrer dans la rade pour canonner les navires russes, si ceux-ci n'avaient pas appareillé avant 4 heures du soir, et il priait les officiers européens de prendre des mesures pour mouiller en dehors de la zone de combat. A l'exception du commandant américain, tous signèrent, en réponse à cette missive, une

(1) Séménoff, *Sur le chemin du Sacrifice*, p. 263. D'après le *Moniteur de la flotte* des 15 et 22 avril 1905 les croiseurs *Sutlej* et *Iphigénia* ont déclaré avoir rencontré la flotte russe ce jour-là.

lettre de protestation contre « la violation de la neutralité » que l'amiral japonais se proposait d'accomplir (1).

Pour M. Lawrence, ces officiers n'avaient ni le droit, ni le devoir de rédiger un semblable document. Mais il semble que nul ne soit placé de façon à pouvoir dire où était leur devoir, dès lors qu'il n'a pas eu entre les mains les ordres donnés par les gouvernements dont relevaient ces commandants. Enfin, même au point de vue droit, les torts des trois capitaines ne semblent pas évidents. Sans doute, ainsi que le dit M. Lawrence, la Corée seule pouvait élever des protestations contre l'adoption par le Japon de son territoire comme lieu de combat ; mais d'autre part, les neutres étaient aussi lésés par l'acte accompli par les Japonais ; ils se trouvaient en quelque sorte mis à la porte d'une rade, par une puissance qu'ils pouvaient tenir à bon droit pour étrangère, de plus, cette puissance s'adressait à eux, ils pouvaient lui répondre. Il semble enfin difficile d'admettre que des capitaines, sous prétexte de ne pas violer le droit, soient tenus, sur une rade étrangère, de déférer aux injonctions du premier arrivant qui voudra leur donner des ordres. Le Japon n'osa d'ailleurs jamais protester contre la conduite de ces officiers.

A l'issue du combat, les officiers des croiseurs européens, le commandant de la canonnière américaine s'étant encore abstenu, recueillirent à leur bord des marins du *Waryag* et de la *Koreietz*. Cette intervention provoqua une difficulté nouvelle dès l'instant où les Japonais réclamèrent les équipages russes.

La convention de la Haye de 1899 ne précisait pas

(1) Lawrence, *op. cit.*, p. 77. Gaborit, *op. cit.*, p. 79. *Moniteur* 26 mars, avril 1904.

quelle condition serait faite aux marins recueillis par des navires de guerre neutre et cette lacune dut être comblée par la Conférence de la Paix de 1907, où il fut décidé « qu'il serait pourvu dans la mesure du possible à ce que les naufragés ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de la guerre (1). » Après de longues discussions entre les gouvernements neutres et celui du Japon, il fut convenu que les équipages russes pourraient retourner dans leur pays, à condition de ne plus servir pendant la guerre (2).

Mais en dehors des interventions de leurs agents dans la guerre, interventions qui engagent leur responsabilité d'une façon plus grave, les états neutres ont encore à se prémunir contre l'intervention possible de leurs sujets dans les hostilités. En dehors de la prescription qu'ils portent à leurs nationaux de ne pas prendre du service dans les armées belligérantes, toutes les dispositions prises par les puissances tendent à empêcher que leur territoire ne soit, par la complicité de leurs ressortissants, pris comme point de départ d'une entreprise hostile dirigée par l'un des adversaires contre son ennemi. En France, les articles 84 et 85 du Code Pénal réglementent cette question, en Angleterre, c'est le *Foreign Enlistment Act* du 9 août 1870 (3).

Les difficultés les plus graves avaient été soulevées par les Etats-Unis à l'Angleterre, à la suite de la bienveillance exagérée dont son gouvernement avait fait preuve au cours de la guerre de Sécession, vis-à-vis des corsaires confédérés. Tout ce débat est connu sous le nom « d'Af-

(1) Convention pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la convention de Genève (1907) art. 13.

(2) Gaborit, *op. cit.*, p. 76.

(3) Voir R. G. D. I. P. 1904. Documents, p. 6.

faire de l'*Alabama* », mais, outre ce célèbre navire, les chantiers anglais avaient encore livré aux Sudistes le *Florida* et le *Shenandoah*. Les hostilités se seraient sans doute engagées entre les Etats-Unis et la Grande Bretagne si, le 8 mai 1871, cette dernière puissance n'avait signé à Washington un traité d'arbitrage ; et une commission arbitrale réunie à Genève prononça en 1872 sa condamnation.

Instruit par l'expérience et redoutant que les difficultés soulevées par le Gouvernement américain ne fussent renouvelées par d'autres puissances, le gouvernement anglais réglementa très sévèrement toutes les questions qui avaient trait à l'équipement dans les ports britanniques de navires destinés à la guerre. Le *Foreign enlistment act* de 1870 ordonne aux sujets anglais de s'abstenir : 1° de construire, ou convenir de construire, ou faire construire un navire pour le compte d'un état belligérant ; 2° d'équiper des bâtiments de guerre ; 3° d'en expédier, faire expédier, ou de permettre d'en faire expédier. Cette loi prononce des condamnations sévères contre ceux qui contreviennent sciemment à ces dispositions.

Au cours du conflit russo-japonais, la vigilance du gouvernement anglais fut trompée sans qu'il soit possible d'ailleurs de lui faire aucun reproche. Dans la nuit du 6 octobre 1904, un contre-torpilleur appelé la *Caroline* acheté par un individu nommé Sinett, dans le but d'en faire un yacht, appareilla à une allure rapide, des chantiers Yarrow où il avait été construit. Ce navire quitta la Tamise sans papiers de bord et sans armement, et se dirigea vers la Russie où il arriva sans encombres, malgré la poursuite qui lui fut donnée pendant quelques instants par une chaloupe anglaise. Tout ce que put faire le gouvernement

anglais, ce fut d'intenter des poursuites contre Sinett et contre Roche, le capitaine de la *Caroline* (1).

Depuis l'arbitrage de Genève, toutes les nations ont inscrit au nombre des défenses faites à leurs sujets celle de livrer des navires de guerre aux belligérants, de leur côté les gouvernements s'interdisent la vente de leurs bâtiments de guerre, même déclassés.

La question de la fourniture des navires se présenta, au cours de la guerre Russo-Japonaise, sous un aspect nouveau. Ayant besoin de croiseurs auxiliaires et de transports pour la flotte de l'amiral Rojestvensky, le gouvernement russe traita avec la *Hamburg America*, et lui fit acheter, par l'intermédiaire de courtiers, plusieurs de ses navires, parmi lesquels le *Furst Bismark* et le *Columbia*, qui devinrent les croiseurs *Don* et *Tereck* ; semblable marché fut passé avec le *Norddeuteber Lloyd* pour le *Kaiserin Maria-Thérésa* et pour l'*Augusta-Victoria* qui firent campagne sous les noms d'*Oural* et *Kouban*. Tous ces navires faisaient partie de la flotte auxiliaire allemande (2).

Les publicistes japonais s'inquiétèrent de cette façon d'agir : « Le fait, dit M. Takahashi, que ses navires étaient subsidiés par le gouvernement allemand, afin de lui servir de croiseurs auxiliaires, fait que ce gouvernement s'assuma une responsabilité lorsqu'il ne s'opposa pas à la vente de ces bâtiments à un belligérant. » Mais il ne semble pas que le fait d'appartenir à une Compagnie subsidiée autorise un Gouvernement à empêcher la vente d'un navire, à moins que le contrat passé entre lui et la Compagnie ne

(1) Smith et Sibley, *op. cit.*, pp. 407 et suiv. *Moniteur de la flotte* 10 nov. 1904.

(2) Smith et Sibley, *op. cit.*, p. 108. Takahashi, *op. cit.*, p. 486. *Moniteur de la flotte* du 17 décembre 1904.

lui permette de surveiller les ventes. Le 15 mars 1905, M. de Bulow affirma au Reichtadt, la parfaite correction des Compagnies allemandes en cette circonstance, et M. Balfour exprimait à la Chambre de Commerce de Londres, le 26 août 1904, une opinion semblable : « Il n'y a aucun doute, disait-il en s'appuyant sur l'opinion des *Law Officers de la Couronne*, que des navires marchands puissent être vendus par les neutres à un gouvernement, et que celui-ci puisse en faire des croiseurs si cela lui plaît. » Toute autre façon d'agir exposerait les gouvernements neutres à des difficultés continuelles contre lesquelles il leur serait impossible de se prémunir.

Mais si de telles opérations ne sont pas interdites par le droit international, et si par conséquent un belligérant n'a aucun droit de protester contre elles lorsqu'elles sont effectuées, au dire de MM. Smith and Sibley, elles seraient prohibées par la loi anglaise : « Il n'y a aucun doute qu'un sujet anglais, vendant un navire marchand à un état belligérant qui le convertit en croiseur, contrevienne à l'article 8 du *Foreign Enlistment act*, s'il a vendu ce bâtiment alors qu'il a des motifs raisonnables de penser que son navire sera employé pour le service naval d'un état étranger en guerre avec un état ami (1). » Mais il ne semble pas ue cette opinion soit exacte, car le Gouvernement britannique n'intenta aucune poursuite contre les vendeurs anglais de cinq grands navires acquis par la *Nippon Yushen Kwaisha*, et qui eussent eu des motifs raisonnables de penser que ces bâtiments seraient employés au service naval, la *Nippon* ayant tous ses

(1) Smith et Sibley, *op. cit.*, p. 110.

bâtiments réquisitionnés par le Gouvernement japonais (1).

D'ailleurs, pour tout ce qui concerne la livraison des navires, la doctrine américaine est beaucoup moins sévère que la doctrine anglaise, laquelle impose à ses sujets des obligations que le droit international n'a jamais reconnues. Et même, dans l'opinion de Dana et de Wheaton, qui semblent résumer la plus pure doctrine américaine, les devoirs des nations neutres se trouvent singulièrement restreints. A leurs yeux, dit M. Dupuis, « la construction l'armement et l'expédition d'un navire vers un port belligérant sont licites sur le territoire de l'Union, si ces opérations sont inspirées par l'intention de vendre le navire au port de destination ; si par conséquent, l'expédition se fait sous pavillon neutre, au risque pour le navire d'être arrêté en mer par les croiseurs belligérants, et capturé comme contrebande de guerre ; la construction, l'armement et l'expédition d'un navire sont illicites s'ils sont dictés par l'intention que ce navire soit immédiatement employé à la guerre (2). » Ce que prohibe donc le droit international — aux yeux des américains, et il semble qu'ils aient raison, — c'est qu'un navire nouvellement construit quitte un port neutre pour engager des hostilités immédiates, et non que les neutres aillent remettre chez elle, à une marine ennemie, un bâtiment ne possédant aucun droit d'opérer des actes hostiles, tant que sa livraison n'a pas été effectuée.

C'est ainsi que le Gouvernement américain ne s'opposa

(1) Rapport aux actionnaires de la *Nippon Yushen*, 2e semestre 1906.

(2) Dupuis, *op. cit.*, p. 446. Parmi les auteurs anglais, Hall (p. 614) énonce les mêmes principes que Dana et Wheaton.

pas à ce que la maison Holland embarqua à Seattle, sur le *Kanégawa Maru*, cinq sous-marins destinés à la flotte japonaise, et qu'il toléra de même le chargement, à New port News sur le vapeur allemand *Adria*, d'une cargaison identique destinée à la Russie. D'ailleurs, les sous-marins ne naviguant pas par leurs propres moyens et se trouvant de plus en partie démontés constituaient, non pas une expédition ou une entreprise hostile, mais bien de la contrebande de guerre.

Or, en matière de contrebande de guerre, les doctrines anglaises et américaines, d'accord sur ce point avec la récente Conférence de La Haye, n'estiment pas qu'il soit du devoir des états d'intervenir : « En ce qui concerne le gouvernement neutre, dit M. Holland, ses sujets peuvent transporter vers un port belligérant des canons et de la poudre, tandis que de son côté, le belligérant, lésé par ce commerce, est en droit de prendre toutes les mesures nécessaires pour le prévenir (1) ». Semblable doctrine fut soutenue en 1898 par le Gouvernement français, dans l'affaire du *Fram*, lorsqu'il affirma que l'Etat neutre n'est pas obligé d'empêcher l'exportation des armes et des munitions par ses sujets. » C'est ainsi que des stocks de munitions et d'approvisionnements de guerre partirent, soit de France, soit d'Angleterre, à destination des nations ennemies.

Ainsi, en vertu du principe que le commerce n'est pas interdit, que les états neutres n'ont aucune surveillance à exercer sur lui, des négociants peuvent transporter librement, chez les belligérants, ce qui leur serait interdit de livrer à un navire de guerre qui viendrait s'amarrer devant leur entrepôt. Et la loi anglaise est particulièrement sévère

(1) Holland, *Letter to the Times*, 9 nov. 1904

en ce qui concerne l'approvisionnement d'un bâtiment en armes et munitions. C'est qu'alors intervient le principe que les eaux neutres ne doivent pas être employées par un un belligérant pour la préparation de ses actes de guerre.

D'ailleurs, le gouvernement britannique n'interdit pas seulement à ses sujets la fourniture d'armes et de munitions, il ne les autorise pas non plus à livrer, à ceux des adversaires que viennent dans ses ports, des approvisionnements quels qu'ils soient, vivres ou charbon, sans autorisation préalable.

Le principe de l'absolue souveraineté des états laisse toute latitude à l'Angleterre d'adopter une ligne de conduite aussi rigoureuse, bien que sur beaucoup de points les obligations qu'elle impose à ses sujets dépassent de beaucoup les prescriptions du droit international.

Mais sa sévérité est particulièrement remarquable dans l'interdiction qu'elle porte à ses sujets de fourni du charbon en le transportant par cargo, à une flotte déjà en mer, ainsi que celle de suivre cette flotte en qualité de convoyeur.

Pour justifier leur doctrine, les jurisconsultes anglais disent : lorsqu'un navire de commerce neutre va porter du charbon en pays ennemi, le gouvernement dont il relève n'a rien à voir avec l'aventure engagée par leur sujet, ce gouvernement suppose logiquement que le combustible est destiné aux besoins de la population civile, et son devoir n'est pas modifié par le fait que la cargaison a pour but final un port de guerre ; en matière de contrebande, l'irresponsabilité des gouvernements est absolue. Si au contraire un cargo vient dans leurs ports prendre le même chargement à destination d'une flotte, le devoir des nations pacifiques est modifié par le fait que ce navire doit

être considéré comme faisant partie de la flotte belligérante en qualité de convoyeur, il doit, dès lors, être tenu comme formant une expédition hostile, ou tout au moins, une portion détachée de l'expédition hostile constituée par l'escadre belligérante. En recevant un tel navire dans leurs ports, ou en tolérant sa mise en route, les neutres aident une expédition hostile.

Déjà en 1870, Lord Granville avait soutenu semblable doctrine lors de l'envoi de cargos charbonniers à l'escadre de l'amiral Fourichon. « Les charbonniers affrétés dans le but de suivre la flotte d'un belligérant et de l'approvisionner en charbon, afin de lui permettre de poursuivre les opérations de guerre, deviendraient, sous tous les rapports, des navires d'approvisionnement pour la flotte, et si on pouvait les atteindre, ils seraient exposés à l'application de la loi anglaise d'après l'ancien « *Foreign Enlistment Act* ».

En 1904, cette opinion fut de nouveau affirmée, lorsqu'une maison anglaise d'armement demanda au Foreign Office si elle pouvait affréter ses navires au gouvernement russe, pour suivre sa flotte. Lord Lansdowne fit savoir à ces armateurs qu'une telle conduite n'était pas autorisée (1).

Il semble toutefois qu'il soit juste de faire une distinction que n'opère pas la doctrine anglaise, entre le fait de convoyer une escadre, acte qui a pour résultat d'incorporer le navire neutre dans les rangs de la flotte ennemie, et le fait d'avoir avec la même escadre un unique rendez-vous en un point quelconque de la mer, pour y effectuer en une seule fois le transbordement du chargement. Ce dernier

(1) Holland, *Letter to the Times*, 9 nov. 1904.

cas, bien qu'exigeant un affrétement total par l'état belligérant et donnant par conséquent à son adversaire le droit de capturer le cargo pour « assistance hostile » (1) ne peut entraîner pour l'état neutre des devoirs plus rigoureux que dans le cas de contrebande de guerre. S'il est admissible qu'une puissance interdise à ses sujets de suivre une escadre en obéissant aux ordres des amiraux qui la commandent, il est illogique que cette puissance se reconnaisse l'obligation d'interdire l'envoi du combustible à destination d'une flotte en mer, alors que la loi internationale lui donne le droit de ne pas s'inquiéter de la destination finale d'un stock qui servira à cette même escadre, après s'être « purifié » par le séjour dans un parc à charbon d'un port de guerre.

La pratique de l'Angleterre sur cette question n'est pas approuvée par beaucoup de ses jurisconsultes (2), qui trouvent sa conduite peu en rapport avec ses intérêts commerciaux. D'ailleurs la Grande-Bretagne n'a été imitée par personne. Les gouvernements allemand et français laissèrent en 1904 toute latitude à leurs sujets sur ce point, et la *Hamburg America* put passer avec le gouvernement russe une convention par laquelle elle assurait le transport du charbon pour la 2e escadre du Pacifique, pendant sa traversée d'Europe en Extrême-Orient ; un navire français, l'*Espérance*, suivit cette même flotte jusqu'à Madagascar, avec un chargement de viande conservée (3).

Mais la liberté d'action laissée par l'Allemagne à ses

(1) Déclaration de Londres 1909, art. 46, § 3.

(2) Smith et Sibley, *op. cit.*, p. 415.

(3) Bouteiller. Avec la flotte russe, *Rev. de Paris*, 1908, 15 mars, 15 avril, 15 mai.

commerçants fut, dans un cas intéressant, singulièrement restreint par l'Angleterre. Lorsque l'*H. W. Menzell*, un navire allemand affrété par le gouvernement russe vint, en décembre 1904, charger à Cardiff du charbon destiné à la 2e escadre du Pacifique, le gouvernement anglais l'empêcha de prendre livraison du stock qu'il était venu chercher. « Le devoir d'une nation neutre, dit M. Holland, à ce sujet, est de veiller à ce qu'il ne soit pas fait dans ses ports envoi de charbon et d'autres choses nécessaires à une flotte destinée à faire la guerre, lorsque l'expédition de ces provisions a lieu sans contestation possible (1). » « *Le Foreign Enlistment act* de 1870, disent MM. Smith and Sibley s'applique aux étrangers (2). » Ceux-ci n'ont donc pas le droit d'organiser une expédition hostile en territoire anglais, ce qui est d'ailleurs tout naturel. Mais toutes les nations ne s'entendent pas sur ce terme « d'expédition hostile », et toute la difficulté est là.

Sans doute, la loi anglaise a le droit de prendre telle mesure de police qu'elle veut. Elle peut notamment déclarer que les navires de son pavillon qui se livrent au convoyage d'une flotte belligérante font partie de cette flotte et constituent comme elle une expédition hostile. Mais il semble difficile d'admettre que la loi anglaise puisse valablement invoquer comme motif, pour interdire le chargement d'un cargo, le fait qu'elle tient pour navires ennemis des bâtiments qui cependant battent légalement pavillon neutre. Si l'Angleterre a le droit de réglementer l'exportation du charbon, encore ne doit-elle pas donner, pour en refuser le commerce, un motif qui mette en discussion le droit du navire

(1) Holland. R. D. I., t. VII, 1905, p. 362.
(2) Smith et Sibley, *op. cit*, p. 414.

à la légitimité de son pavillon. Pour refuser au *Menzell* son charbon, il fallait qu'on le considérât comme un navire d'approvisionnement russe et par conséquent comme un navire de guerre russe. En 1872, dans le cas du *Tuscaloosa*, un vapeur américain capturé par l'*Alabama*, armé par un équipage détaché de ce croiseur, et employé par celui-ci comme navire charbonnier, l'arbitrage de Genève avait décidé que cette sorte de bâtiment devrait être assimilée aux navires de guerre dans toutes les relations qu'ils auraient avec les neutres. Mais, entre le *Menzell* et le *Tuscaloosa*, il existait cette grande différence, que l'un avait un équipage de guerre et était une prise, tandis que l'autre battait pavillon neutre et avait un équipage neutre. Décider qu'un tel navire était assimilable à un bâtiment de guerre, c'était juger que le *Menzell* avait perdu la nationalité allemande, le droit légitime au pavillon allemand.

CHAPITRE XIV

DU SÉJOUR DANS LES EAUX NEUTRES DES NAVIRES DE GUERRE BELLIGÉRANTS

De tout temps, les forces navales belligérantes ont été amenées à demander à des puissances neutres l'accès de leurs rades ou de leurs ports, dans le but de se mettre à l'abri du mauvais temps, ou de faire reposer leurs équipages.

Mouiller sur une rade étrangère c'est, en droit, y chercher « l'asile ». Bien que les déclarations de neutralité de toutes les nations traitent cette question en la mêlant intimement aux restrictions qu'elles opposent à la fourniture soit du matériel de guerre, soit des vivres et du charbon aux croiseurs belligérants qui entrent dans leurs ports, la question de l'admission dans les eaux territoriales neutres de ces navires, n'en constitue pas moins, en droit, une question distincte, parce qu'elle représente un mode d'assisance nettement distinct.

En 1904, les flottes japonaises, ayant presque toujours croisé aux abords immédiats de leurs côtes, n'eurent qu'en des cas très rares l'occasion de demander asile à des neutres. Bien au contraire, la longue croisière entreprise par la 2e escadre du Pacifique, avec l'amiral Rojestvensky, et au début de la guerre, la campagne de prises effectuée par la division de l'amiral Virénius, ont mis en pleine lumière l'avantage que l'usage des eaux neutres a donné aux Russes et ont fait ressortir l'importance que cette question et toutes celles qui en découlent naturellement, occuperont désormais dans le droit international. Une distance de 25.000 kilomètres séparait Revel, la dernière station russe d'Europe, de Wladivostock. Dès lors, si les neutres avaient refusé aux bâtiments du Tsar l'asile dans leurs ports, il eut été inutile à la Russie d'entreprendre le moindre mouvement de navires entre ces deux places éloignées. La preuve en est que lorsqu'à Batavia, par exemple, on appliqua au *Tereck* les règles d'une neutralité très rigoureuses, ce navire fut instantanément contraint de désarmer (1).

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 457.

Les théories françaises n'admettent pas que l'hospitalité accordée en temps de guerre aux belligérants puisse avec justice être limitée d'une façon aussi excessivement stricte. Aussi des protestations contre notre doctrine et contre notre conduite s'élevèrent-elles dans la presse japonaise. Lorsque la flotte de l'amiral Rojestvensky, ou des unités détachées de ses divisions mouillèrent à Cherbourg, Dakar, Djibouti, ou près des côtes de Madagascar, lorsqu'enfin la 2e escadre du Pacifique séjourna sur les côtes Indo-Chinoises, en baie de Cam-Rhang et en baie de Van Fong (Hon Cohe), les journaux japonais accusèrent manifestement le gouvernement français d'avoir violé la neutralité.

Il semble que les journalistes japonais aient ignoré l'imprécision du droit international en matière d'asile, et les discussions auxquelles cette question a donné lieu. D'ailleurs, si nos théories ont été une cause de gêne pour le Japon, les doctrines anglaises ont été non moins gênantes pour la Russie, et l'on ne pourrait dès lors dire que l'une ou l'autre de ces théories est injuste en se basant sur ce fait qu'elles ont fait tort soit à l'un, soit à l'autre des belligérants.

Notre doctrine, pour être libérale, n'en est pas moins très stricte, elle ne laisse nullement les belligérants user de nos eaux nationales à leur guise. Les instructions relatives à la neutralité, envoyées le 27 mai 1898 par l'amiral Besnard aux officiers placés sous ses ordres et reproduites sans modification en février 1904, par M. Pelletan, font une distinction très nette entre l'admission dans nos ports qui ne reçoit de limitation d'aucune sorte, et les demandes de secours présentées par le navire belligérant, ou les opérations auxquelles il se livre dans les eaux françaises,

lesquels, secours ou opérations, sont strictement limités, afin que nos rades ne servent pas de base navale.

Comme en 1904, aucune coutume nettement établie, ni aucun traité ne venait restreindre la liberté d'action de la France en matière d'asile, son droit de légiférer souverainement dans ses propres eaux ne pouvait être discuté par personne, à moins que les principes énoncés par elle, ne constituassent une violation du droit des gens.

Ces principes étaient que : sous la réserve de vivre en paix avec tout le monde, la durée du séjour des belligérants sur les rades françaises n'était en rien limité ; que le même navire pouvait demander l'asile autant de fois qu'il le désirerait ou qu'il lui serait nécessaire, sans être contraint d'attendre l'accomplissement d'un certain délai, avant de pouvoir se présenter pour l'admission dans l'un de nos ports. Toutefois, en deux circonstances, la liberté pleine et entière, soit du stationnement, soit de l'entrée ou de la sortie de nos eaux territoriales, était restreinte. Au cas où un croiseur se présentait accompagné d'une prise, en vertu d'une vieille coutume établie par l'ordonnance de 1681, son séjour ne devait point durer plus de 24 heures ; au cas enfin où deux navires ennemis se trouvaient ensemble dans le même port, le départ du deuxième de ces bâtiments ne pouvait avoir lieu que 24 heures après l'appareillage du premier.

Le grief principal allégué par la presse japonaise reprochait à notre doctrine de ne limiter en rien le séjour des belligérants. La déclaration japonaise de neutralité de 1898 avait visiblement cherché à imiter le plus parfaitement possible les coutumes anglaises. Or, depuis cinquante ans, la doctrine britannique a subi une évolution profonde en matière d'asile, affirmant une tendance de plus en plus

marquée vers une réglementation sévère. Les principes qu'elle émet permettent d'entrevoir dès maintenant qu'ils amèneront logiquement l'Angleterre à prohiber entièrement l'accès de ses ports aux belligérants.

Déjà l'*Order in Council* du 31 janvier 1862 a prononcé la prohibition totale de l'accès des rades britanniques aux croiseurs accompagnés de prises et cette décision, critiquée par Hall, amena en 1904 un résultat prévu par le célèbre jurisconsulte anglais, la destruction des prises neutres par les belligérants auxquels on refusait tout secours (1). Le Japon de son côté avait décidé en 1898 qu'il refuserait l'asile aux corsaires « sauf dans le cas de mauvais temps, ou d'absence des éléments indispensables à la navigation, ou en cas de destruction des machines (2). »

En 1904, la déclaration de neutralité publiée conjointement par la Suède et la Norwège a interdit totalement aux bâtiments de guerre l'accès des ports militaires, ou de certains parages des détroits Scandinaves, et réglementé sévèrement le stationnement de ces navires dans le reste des eaux territoriales (3). Lors de la marche de l'amiral Rojestvensky vers l'Extrême-Orient, la canonnière *Limpopo* s'opposa au nom du gouvernement portugais à ce que cette force navale stationna à Greatfish bay, arguant comme prétexte que l'expédition entreprise par les Russes étant hostile, le devoir des nations neutres était de leur refuser l'accès des eaux territoriales (4).

Ainsi, le principe du refus total de l'asile, posé par la doctrine britannique, a été développé par ses disciples ;

(1) Hall. *International Law*, p. 459.
(2) Nagaoka. *Clunet*, 1904, p. 292.
(3) Hagerup. *La neutralité permanente*, R. G. D. I. P, t. XIII, 1905.
(4) Séménoff. *Sur le chemin du Sacrifice.*

cette évolution est la conséquence logique du précepte que « l'on ne doit donner aux belligérants aucune espèce de secours. »

Pour l'instant, la pratique suivie par le gouvernement anglais n'est pas pleinement d'accord avec cette philosophie. L'order in council du 31 janvier 1862 autorise l'admission à l'asile des navires de guerre non accompagnés de prises pour une durée de 24 heures, délai qui peut être prolongé lorsqu'il règne du mauvais temps, lorsque des réparations sont nécessaires, ou lorsque le bâtiment n'a pas complété les approvisionnements qu'on lui tolère de prendre.

Pendant la guerre de 1904, la Grande-Bretagne n'a en rien modifié ces dispositions, mais elle s'est ingéniée à rendre le court séjour de 24 heures parfaitement inutile aux belligérants. Si encore, maintenant, un navire allant au feu a le droit de mouiller pendant 24 heures sur les rades anglaises, les doctrines nouvelles adoptées pendant le conflit russo-japonais s'opposent à ce que toute « expédition hostile » de cette sorte puisse compléter ses approvisionnements autres que les vivres, ou effectuer des réparations autres que celles nécessitées par un danger imminent. De l'axiome « un état neutre ne doit donner aux belligérants aucune espèce de secours », ses doctrinaires, dans un prochain conflit, pourraient conclure que l'Angleterre n'envisage pas toute l'étendue de ses devoirs, et lui conseiller d'aller plus loin, en refusant même l'asile sur ses rades.

En admettant que l'axiome fut applicable en l'espèce, le droit d'asile devrait être, soit accordé sans limite, à l'exemple de la France, sous prétexte qu'il n'apporte aucune aide au belligérant, soit refusé totalement, ce à quoi tend de plus en plus la pratique anglaise. M. Dupuis,

dans son livre sur *Le Droit de la guerre maritime*, a reconnu qu'en logique la légitimité de l'asile était insoutenable (1). La plupart des jurisconsultes continentaux réclament son maintien, en s'appuyant sur ce que cet usage est traditionnel et sur ce qu'il répond aux nécessités de la vie maritime. C'est peu pour le défendre. Bien des pratiques, considérées désormais comme contraires à la neutralité, ont été traditionnelles, se sont néanmoins écroulées sous la pression de doctrines nouvelles et sont désormais tenues pour injustes ; si l'asile est nécessaire aux flottes ennemies il est justement indispensable de le leur refuser afin de ne pas les favoriser. Lorsque les mêmes jurisconsultes soutiennent que le fait de mouiller sur une rade, constituant un acte commun aux navires de guerre et aux navires de commerce, n'est pas un acte de guerre proprement dit, que cette licence ne favorise pas le belligérant en tant que combattant, mais comme marin, ils évitent de répondre à cette question : le navire de guerre sort-il plus fort des eaux neutres ?

L'asile n'est utile qu'aux organes de navigation, organes qui ont été usagés par la navigation. Les bâtiments de combat modernes, dont les machines doivent être sans cesse entretenues dans le meilleur état, sont dans la nécessité, pour être à même de jouer leur rôle, de procéder à de fréquentes visites de l'appareil moteur. Un croiseur qui a pu effectuer le nettoyage de ses chaudières, sort du port neutre où il a été admis, plus apte à naviguer, plus apte, non pas à combattre, mais à jouer son rôle stratégique ou tactique, c'est-à-dire mieux à même de choisir son heure ou sa place pour le combat. L'asile a donc indirectement accru les forces de ce croiseur.

(1) Dupuis, *op. cit.*, p. 426.

En bonne logique, il semblerait donc nécessaire de refuser l'asile en eaux neutres, hors le cas où le navire qui le demanderait se trouverait dans un cas de détresse constatée.

Aux yeux de la doctrine anglaise sans aucun doute, l'intervention du commerce neutre dans la guerre n'entraînerait aucun devoir pour les nations neutres, lesquelles étant totalement étrangères aux opérations illicites effectuées par leurs sujets, ne sauraient être entraînées à aucune intervention personnelle en faveur des belligérants, auxquels elles seraient tenues d'accorder l'accès de leurs eaux. Il est facile de déduire du principe énoncé plus haut, que toute nation qui entreprend une guerre doit se sentir capable de la conduire d'un bout à l'autre par elle-même ; que la course contre le commerce neutre fait partie des opérations hostiles, et que dès lors les belligérants doivent être à même d'exercer les droits qui leur sont reconnus par les accords internationaux, sans qu'ils puissent, dans ce but, réclamer l'assistance des nations amies.

Visiblement, aux yeux de M. Holland par exemple, toute la question de l'intervention du commerce neutre dans les hostilités est dominée par le devoir d'acquiescement de l'état neutre aux opérations effectuées contre ses commerçants; toute la question de l'asile est dominée par le devoir d'empêchement, lequel aboutit logiquement à une interdiction totale de l'asile.

S'il est vrai que les belligérants doivent conduire toute la guerre par leurs propres moyens, sans pouvoir espérer une aide indirecte des états neutres sous forme d'asile, ils devraient, par contre être libres de conduire comme ils l'entendent la guerre contre les bâtiments de commerce

neutres, toutes les fois que ce commerce se mettrait dans l'un des cas où des conventions récentes reconnaissent que l'acte commis préjudicie aux intérêts des belligérants.

Lorsqu'en 1904, l'escadre russe se trouva contrainte de couler certaines de ses prises par suite de l'impossibilité où elle était, à raison de la sévérité de certaines puissances en matière d'asile, de conserver les navires capturés, un concert de réclamations s'éleva contre elle. Parce qu'elle voulait exercer son droit, on prétendit qu'elle violait celui des autres en n'ayant pas tous les égards voulus pour les commerçants neutres fautifs. C'était en fait lui dénier tout droit, ou, à raison de la situation qu'occupaient ses escadres, demander à la Russie de résoudre au pied levé le difficile problème de la quadrature du cercle. Lorsqu'à la Conférence de Londres il s'est agi de décider si un cargo neutre chargé de canons ou d'obus à destination ennemie, pourrait être coulé par le croiseur qui le rencontrerait, on a subordonné le droit du belligérant de détruire ce navire à une multitude de restrictions. Pour mieux assurer l'impunité de ceux qui se livrent au transport du matériel de guerre, on a décidé que la destruction ne pourrait avoir lieu que si le croiseur éprouvait une gêne très réelle en conservant sa prise, on l'a contraint à faire la preuve de la nécessité absolue de cette destruction, sous peine d'être condamné à payer une forte prime à l'armateur fautif, sans doute dans le but de l'inviter à recommencer. En certains cas les neutres peuvent exiger des dommages-intérêts pour avoir été empêchés de porter des munitions aux armées ennemies (1).

(1) Conférence de Londres, art. 49 et suiv.

Mais, si les neutres refusaient absolument l'asile, il serait trop facile à une nation qui ne possède point de stations lointaines, de prouver qu'en coulant ses prises elle a agi sous l'empire d'une absolue nécessité. La fermeture des ports neutres rendra la guerre très dure pour ceux des neutres qui tomberont — par hasard — entre les mains d'un croiseur d'une telle nation.

Un belligérant ne saurait donc protester parce qu'afin d'empêcher la destruction des prises neutres, un gouvernement a accordé l'asile à des bâtiments de la flotte rivale. Mais c'est reconnaître aux puissances neutres le droit d'autoriser l'asile, c'est-à-dire le droit de fournir indirectement un secours aux navires belligérants.

Dès lors, on ne saurait poser la règle absolue « qu'une nation neutre ne doit donner aucune aide aux belligérants. »

Mais, si les états neutres ont le droit d'intervenir dans les hostilités à cause du tort que la destruction des prises peut causer à leurs sujets, il en découle naturellement que l'intervention des états dans la guerre crée un lien de solidarité entre eux et ceux de leurs sujets qui se mêlent aux hostilités, puisque c'est à cause de ceux-ci que les états interviennent dans la guerre. Dès lors, les puissances neutres ne peuvent prétendre ignorer totalement les dommages que peut causer aux belligérants le commerce international.

Il est cependant établi désormais d'une façon incontestable que la puissance belligérante lésée n'a aucun droit d'exercer un recours contre un gouvernement neutre, du fait que les sujets de cet état ont effectué des opérations de contrebande, et que l'état neutre n'a aucune surveillance à exercer sur ses ressortissants à ce sujet. Ce qui veut

dire, qu'afin d'éviter toute difficulté diplomatique due à une négligence volontaire ou involontaire dans la surveillance du commerce, il est universellement admis que le soin de prévenir la contrebande n'incombe pas aux puissances neutres, mais qu'au contraire le soin en est abandonné aux seules flottes belligérantes. Mais cela ne veut pas dire que l'irresponsabilité des états neutres soit la règle, et la solidarité l'exception ; c'est au contraire celle-ci qui est la règle et toute disposition qui restreint cette solidarité doit être appliquée dans son sens le plus strict. Si les belligérants ne peuvent demander compte aux neutres des torts qu'ils éprouvent du fait du commerce international, il n'en résulte pas que les neutres aient le droit d'ignorer que le commerce international, dont ils sont solidaires, joue un rôle important dans la guerre, ni qu'ils puissent arguer de leur irresponsabilité dans chacun des actes hostiles commis par leurs sujets, pour prétendre à un droit d'abstention totale, lorsque les belligérants voudront prendre les mesures de police qu'ils ont droit d'exercer.

La Conférence de Londres, notamment, a décrit d'une façon précise les actes hostiles que pourraient commettre les sujets neutres, et dans quelles conditions les belligérants auraient le droit de s'opposer à leur exécution. Il est nettement exprimé que seuls les belligérants ont la police de la guerre, et qu'à raison de cette guerre, les puissances neutres abandonnent, dans des cas clairement précisés, le droit de souveraine juridiction qu'ils avaient sur leurs navires. Dès lors, les nations neutres doivent donner au belligérant le moyen de poursuivre la contrebande parce que leur solidarité d'avec leurs sujets ne cesse qu'au moment où une capture légale est effectuée, et que jus-

qu'à ce moment elles ont couvert de leur protection l'exécution d'un acte hostile.

En refusant l'accès de ses rades aux croiseurs belligérants, l'état neutre prendrait la seule mesure efficace et la seule qu'il puisse prendre pour rendre impossible tout contrôle du commerce, l'état neutre doit donc payer en accordant l'asile avec toutes ses conséquences directes, la part que ses sujets prennent dans la guerre.

Mais il semble difficile de prétendre, ainsi que l'a fait la doctrine française, que l'asile puisse être accordé sans limitation, parce que l'aide accordée en ce cas au belligérant est hors de proportion avec le tort que lui cause le commerce international. En l'absence de toute coutume, et de tout traité, la France avait, en 1904, le droit d'autoriser le séjour illimité des navires de guerre, de même que d'autres nations avaient le droit de le restreindre à une durée de 24 heures.

Si les neutres accordent l'asile, encore faut-il que cet asile serve à quelque chose. Lorsqu'un croiseur belligérant vient dans un port, le nettoyage qu'il fait subir à son appareil moteur nécessite un temps plus ou moins long, suivant que celui-ci a servi pendant plus longtemps. Dès lors la durée de l'asile ne peut consister en un délai fixe, mais dans un délai proportionnel au temps passé en mer depuis la dernière relâche.

Lorsque pendant la guerre de Sécession, les Anglais, sur la pression exercée par les Américains qui les accusaient de violer la neutralité, se décidèrent à modifier leur réglementation de l'asile ; un certain nombre des principes émis par l'Angleterre avaient le mérite de cadrer à peu près avec les actes qu'ils avaient pour but de réprimer. Mais elle crut bon en même temps d'exagérer un principe

contenu dans l'ordonnance française de 1681, et limitant dans certains cas l'asile à 24 heures. La déclaration de 1862 fit passer à l'état de règle générale ce qui était l'exception. Il a été émis peu d'idées aussi arbitraires que celle de restreindre à 24 heures le séjour d'un bâtiment dans un port neutre, et l'on peut se demander par quel raisonnement ses auteurs ont été amenés à trouver que, quelle qu'ait été la durée de ses traversées précédentes, le temps nécessaire à la disponibilité d'un navire et celui de l'évolution de la terre autour du soleil avaient une mesure identique. Mais si cette règle a été choisie, c'est justement parce que sous couleur d'accorder quelque chose, elle n'accorde rien. De nombreuses puissances neutres l'ont adoptée parce qu'elle rassure, en cas de guerre étrangère d'une façon très efficace, tous les commerces, même ceux que l'on n'avoue pas, et qu'elle aboutit, par une feinte de vertu et de rigorisme, au désarmement forcé de tous les croiseurs, si gênants pour le maintien du cours constant des marchés commerciaux. Mais elle a pour l'Angleterre l'avantage inestimable de ne gêner en rien ses croiseurs.

Aussi, en France, pouvons nous nous étonner de la façon bénévole dont certaines puissances ambitieuses ont accepté la réglementation anglaise de l'asile. Toutes cependant n'ont pas tenu à préciser leur doctrine, et l'Allemagne a prudemment négligé d'indiquer nettement les conditions auxquelles elle prétendait accorder l'accès de ses ports. En 1904 sa conduite varia beaucoup.

A Angra-Penquêna, par exemple, la flotte de l'amiral Rojestvensky put jouir de la plus grande liberté, tant en ce qui concerne le transbordement du charbon, qu'en ce qui toucha le stationnement, et elle put séjourner du 11 au

17 décembre 1904, sans qu'il lui fût fait la moindre observation (1).

A Kiao Tchéou, l'Allemagne fut beaucoup plus rigoureuse. M. Takahashi prétend que, de tous les principes, ceux de l'Allemagne étaient « les plus stricts, les plus impartiaux » ; que, le navire belligérant entrant dans un port, avait droit à un asile de 24 heures, et qu'à l'expiration d'un second délai semblable, accordé au cas où le bâtiment se trouvait dans l'impossibilité de partir, il était procédé au désarmement du bâtiment. Mais, d'après l'ouvrage même de l'auteur japonais, on peut constater que le *Césaréwitch*, entré avec 4 torpilleurs, le 11 août 1904 à Kiao Tchéou, fut désarmé seulement le 16. En réalité, jamais l'Allemagne n'a appliqué de règles précises.

Le résultat naturel de la fixation de la durée du séjour à un délai très court, est d'obliger les belligérants à désarmer.

A Kiao Tchéou, les Russes étaient condamnés au désarmement forcé, le *Césaréwitch* ayant des avaries très difficilement réparables dans un arsenal aussi secondaire que celui de Tsiu Tao, et les torpilleurs qui l'accompagnaient se trouvant dans la presque impossibilité de poursuivre leur route sans un grand bâtiment pour les convoyer.

Mais dans la plupart des circonstances, les désarmements de navires russes furent opérés avec une rapidité vraiment exagérée.

Il n'y a qu'un seul cas où cette mesure radicale semble nécessaire : c'est celui où un belligérant entre dans un port neutre sous la menace immédiate d'être détruit ou capturé.

Telle était la situation, à Tche fou, du *Rechitelny*, du *Ras-*

(1) Takahashi, *op. cit.*, p. 448.

toropny, puis du *Statny* et de ses trois compagnons. Malgré Hall, dans l'opinion duquel un navire de guerre ne peut être désarmé pour le fait d'avoir cherché un refuge après la défaite, » et pour qui « désarmer un croiseur, ou lui interdire la possibilité d'appareiller, c'est assister son ennemi (1) », il semble injuste de laisser le champ libre à un navire destiné à être saisi ou détruit, et qui échappe à son sort en se jetant dans un port neutre. Dans cette circonstance, le droit de refuge a dépouillé le vainqueur d'un résultat certain. Il est juste que le neutre, qui a sauvé le navire, l'oblige à reprendre la mer dans un bref délai, ou qu'il le désarme, afin que l'adversaire ne soit pas frustré du résultat de ses efforts.

La déclaration brézilienne de neutralité a adopté ce principe, qui est énergiquement soutenu par M. Kleen (2).

Mais dans tous les autres désarmements, aucune raison sérieuse ne pouvait être invoquée. Soit pour l'*Askold* et le *Grosovoï* à Shang-Haï, soit pour le *Diana* à Saïgon, soit pour l'*Oleg*, l'*Aurora* et le *Jemtchoug* à Marseille, les réparations à effectuer étaient peu importantes.

Le cas du *Tereck* désarmé à Batavia, faute d'avoir obtenu le droit d'y séjourner plus de 24 heures, et d'y avoir pu embarquer une quantité de charbon suffisante, est la preuve manifeste de l'exagération des principes que certaines nations professent en matière de neutralité Ce croiseur était entré à Batavia, alors qu'en compagnie du *Rion* il venait de visiter les navires hollandais *Bantam* et *Florès*, et exercé des actes de guerre au large de Java. En désarmant le *Tereck*, la Hollande se débarrassait d'une façon très franche d'un voisin gênant.

(1) Hall, *International Law*, p. 626.
(2) Kleen, *op. cit.*, t. II, p. 29, note 1.

La règle des 24 heures de séjour et celle de la limitation du charbon ne tendent d'ailleurs qu'à la réalisation de ce but, sous le prétexte humanitaire, de « restreindre l'aire de la guerre. »

CHAPITRE XV

LA TRANSFORMATION DES PORTS NEUTRES EN BASE NAVALE

Lorsqu'un navire entre dans un port neutre, il est rare, qu'en plus de l'autorisation de séjour, il ne demande pas quelqu'autre assistance.

En vertu des principes actuellement en vigueur, les neutres sont libres de lui refuser tout concours provenant soit de l'état, soit de ses commerçants; mais, lorsqu'un gouvernement autorise la fourniture de matériel ou de denrées, son droit est limité. Etre trop libéral dans sa façon d'agir aboutirait à la prise de ses ports comme base navale des forces ennemies, et la nation qui tolérerait semblable agissement, commettrait un acte contraire à la neutralité.

Ce fut, jusqu'en 1907, la coutume seule qui fixa la nature des secours qu'un neutre peut autoriser, c'est par exemple, une coutume qui a permis aux nations pacifiques de laisser effectuer dans leurs ports certaines réparations sur les navires belligérants avariés. Mais depuis une cinquantaine d'années, les nations délaissent de plus en plus

les anciennes coutumes pour faire preuve d'un rigorisme sans cesse plus grand (1).

La France et les nations qui l'imitent ont édicté une réglementation qui se rapproche le plus possible de l'ancienne coutume traditionnelle. Dans nos ports, les croiseurs belligérants sont autorisés à se fournir de tous les objets qui leur sont communs avec les navires de commerce, au contraire tout embarquement de matériel spécial aux bâtiments de combat leur est formellement interdit.

On pourrait grouper sous trois chefs les fournitures dont la circulaire française du 27 avril 1898 (2) prohibe l'embarquement dans nos ports.

C'est, en premier lieu, la contrebande des personnes. Un croiseur belligérant n'a pas le droit de recruter à terre des marins, ni même d'embarquer des suppléments d'équipages amenés comme renfort de sa base navale ; il n'a pas le droit non plus de tenter la délivrance de ceux de ses nationaux internés en France, comme cela pourrait se produire dans le cas de désarmement.

C'est ensuite l'assistance hostile : un navire de guerre n'a pas la permission de faire sur notre territoire d'enquêtes sur les forces ennemies.

C'est enfin la contrebande absolue : il est interdit aux forces adverses de s'approvisionner en armes et munitions, soit en les « tirant de terre », soit en se les procurant au moyen de navires qui les leur apportent au large. Les réparations d'avaries ne peuvent porter sur aucun des organes militaires, elles doivent avoir seulement pour but de rendre le bâtiment qui les subit à même de poursuivre sa route sans danger.

(1) La Conférence de La Haye (1907), tout en laissant aux nations une certaine indépendance a en partie fixé les règles de la neutralité.

(2) R. G. D. I., 1904, documents.

A ces prescriptions, la circulaire du 27 avril en ajoutait deux autres : celle de ne pas vendre de prises en port français, celle de ne pas en appareiller brusquement dans un but de guerre, tel que celui de poursuivre un navire ennemi après s'être servi de notre territoire comme lieu d'attente.

Une idée dominait cette déclaration, c'était le rappel d'un principe posé par le traité de Washington relatif à l'arbitrage de l'*Alabama* (1) : « Empêcher qu'il fut, en aucun cas, fait usage des ports français dans un but de guerre. »

Cette idée était exprimée en des termes absolument synonymes dans la circulaire du 10 février 1904, publiée par Lord Lansdowne. « Pendant la durée de la présente guerre, disait la première règle de cette note, il sera défendu à tous les navires de guerre de l'un ou l'autre belligérant de se servir des ports anglais comme place de guerre, ou dans un but de guerre. »

Trois des points énoncés dans notre déclaration, furent, au cours de la guerre Russo-Japonaise, applicables aux forces navales de nos alliés, ce sont ceux qui traitent des réparations, de l'appareillage brusque dans le but d'accomplir un acte hostile, et de l'usage de nos eaux dans un but de guerre. Dans les eaux étrangères, toutes les difficultés qu'ils soulevèrent peuvent se grouper sous ces trois chefs.

Il est assez difficile de préciser les cas où un navire belligérant fera usage des ports neutres dans un but de guerre, et presque toutes les déclarations de neutralité ont employé cette formule, un peu vague afin de laisser à l'état toute latitude pour empêcher des agissements

(1) Traité de Washington, 8 mai 1871, art. 6, § 2.

imprévus. Employer des eaux dans un but de guerre, c'est s'en servir comme d'une base navale.

Si la doctrine anglaise en était restée au point où l'a laissée Hall il y a 20 ans, une base navale serait « un lieu d'où une armée tire ses ressources et ses renforts, où elle organise une expédition offensive, où elle trouve au besoin un refuge (1) ». Une telle définition mettrait à l'abri de toute critique l'usage des ports français tel qu'il fut pratiqué par la flotte de Rojestvensky. Cette force navale avait été organisée pour une expédition offensive à Revel, en tirait ses ressources et ses renforts. La définition de Hall, indivisible dans ses éléments, était inapplicable à notre cas, mais visait bien au contraire, pour les condamner, les agissements anglais lors de l'armement, en 1861, des *Alabama*, *Shénandoah* et *Florida*, dans les ports britanniques. Tous ces navires avaient été construits sur des chantiers anglais, y avaient été équipés puis avaient commencé leurs opérations hostiles sans toucher un de leurs ports nationaux. *L'Alabama* par exemple, s'approvisionna constamment en eaux anglaises, n'approcha jamais des territoires confédérés, et fut coulé avant d'y avoir paru une seule fois.

Rien, dans la définition acceptée par M. Holland (2), — celle écrite jadis par Jomini, — ne laisserait supposer qu'il puisse en tirer argument en faveur des doctrines anglaises. Pour Jomini, une base d'opération est « une place d'où le belligérant devra partir pour une expédition offensive, où il trouvera un refuge au besoin, et celle enfin sur laquelle il devra s'appuyer s'il couvre son pays défen-

(1) Hall, *International Law*, 1896, p. 628.
(2) Holland, R. D. I., 2e série, t. VII, 1905, p. 362.

sivement. » La doctrine anglaise actuelle se pose cependant sur un terrain bien différent. Si nous considérons par exemple l'ordonnance publiée à Malte le 12 août 1904, où il était dit : « qu'une flotte belligérante se dirigeant, soit sur le théâtre de la guerre, soit sur toute position, ou toutes positions en route, dans le but d'intercepter les vaisseaux neutres soupçonnés de transporter de la contrebande de guerre..... ne doit pas être autorisée à faire en aucune manière, usage des ports, rades ou eaux, soumis à la juridiction de S. M., dans le but de charbonner..... et que la même pratique doit être suivie par rapport aux vaisseaux de guerre isolés procédant en vue d'opérations de guerre, telles qu'elles ont été ci-dessus décrites (1) », il en ressort clairement que ce que l'Angleterre veut prévenir, ce ne sont pas les actes auxquels se livrera le navire de guerre une fois qu'il sera en eaux neutres, mais ceux auxquels il se livrera une fois sorti ; que pour elle, la culpabilité du neutre peut résulter, non pas seulement de l'acte qu'il a autorisé, mais encore de ceux qui suivent l'usage de ses eaux, actes qui échappent à son autorité Pour la doctrine anglaise, le charbonnage, par exemple, ferait d'un port une base navale au cas où le belligérant irait vers l'ennemi ; mais qu'une autorisation semblable donnée à un navire qui semblerait avoir renoncé à l'exécution d'actes hostiles, ne porterait pas atteinte à la neutralité du port. Alors que pour Hall et pour Jomini, un port neutre est transformé en base navale, pour le seul fait que certains actes s'y sont accomplis, par la doctrine anglaise, en plus de ces actes, il y en a d'autres qui, selon le but du belligérant, sont hostiles ou non. Les limites de ce qui constitue une base navale, sont à la fois plus vastes et plus confuses.

(1) Cité par M. de Lapradelle, R. G. D. I., 1904, p. 531.

La doctrine japonaise adopta des théories identiques, plus sévères encore : « Pour ce qui est d'une flotte faisant route pour le théâtre de la guerre, comme c'est le cas de la flotte russe actuellement en Extrême-Orient, dit le baron Suyématsu, la nature même du but de cette escadre exige, d'un État neutre, plus de vigilance encore que dans le cas de navires cherchant un asile dans le sens strict du mot (1). » Pour M. Nagaoka, les neutres doivent s'abstenir de fournir quoique ce soit à une force navale constituant « une expédition hostile, c'est-à-dire dont le but final est de combattre (2). »

Dans le sens nouveau où la doctrine anglo-japonaise veut entendre l'expression « expédition hostile », il est impossible de se rendre compte exactement où commence et où finit le devoir du neutre. Tout navire de guerre, à quelque moment qu'on le prenne, est en expédition hostile, en opération de guerre. Le neutre n'a aucun motif de croire qu'il en soit autrement, il doit logiquement présumer qu'un navire belligérant est en guerre, parce qu'en fait une pensée unique anime toutes les opérations d'une puissance navale : toutes les combinaisons s'enchaînent, et depuis les mouvements du navire isolé, jusqu'à ceux d'une escadre agissant en masse, tout est dirigé vers un but unique. Il n'existe pas d'opérations effectuées par un croiseur qui puissent être intitulées « hostiles » ou « non hostiles », toutes sont hostiles.

Ce ne peut être un devoir du neutre de modifier sa conduite vis-à-vis d'un belligérant, dès lors que le but poursuivi par ce dernier devient manifeste ; or, il ne lui

(1) *Le Matin*, 16 mai 1905.
(2) Nagaoka, R. G. D. I. P., 1905, p. 629.

est possible d'agir que dans ces cas là. Lorsqu'à un moment donné, la combinaison de tous les mouvements hostiles, entrepris par un des adversaires, crée un danger imminent pour son ennemi, cette circonstance ne peut susciter des devoirs nouveaux pour les neutres qui ne peuvent être juges ni du moment où ils doivent édicter des prohibitions plus importantes, ni de la portée pratique des intentions qu'ils viennent de deviner chez l'un des belligérants.

Lorsque la division Virénius fut contrainte, au début de la guerre, de rallier de Russie, elle effectuait un acte hostile, puisqu'elle se dirigeait vers le lieu de concentration des forces russes. L'Angleterre, en lui accordant le droit de charbonner dans ses ports, concourut indirectement par ce fait à la formation de la 2e escadre du Pacifique. Cependant, aux yeux des neutres, la division Virénius, pouvait sembler, à bon droit, n'avoir plus l'idée d'accomplir d'acte de guerre. Les opérations hostiles de l'escadre de renfort commencèrent, dans l'esprit de l'Amirauté russe, du jour où Virénius quitta Djibouti pour venir à Libau attendre la formation du reste de l'escadre. Ce seul exemple peut montrer que les neutres sont dans l'impossibilité d'apprécier la valeur des mouvements des forces adverses, et que s'ils se le permettent, leurs appréciations sont purement arbitraires.

Le devoir du neutre ne peut être qu'immuablement le même, quelles que soient les circonstances de la guerre et les moyens employés pour la conduire. Certains actes, tolérés par un neutre, transforment ses eaux en bases navales, quelles que soient les intentions du belligérant qui les accomplit; certains autres actes peuvent, quelles que soient les circonstances, être tolérées par les neutres, parce que

ces actes ne sont pas hostiles en eux mêmes, et qu'un neutre est hors d'état d'apprécier les intentions du belligérant.

Vouloir que certains actes puissent être tolérés ou interdits, suivant l'intention que l'on suppose aux navires de guerre, c'est jeter les neutres dans la plus grande incertitude, c'est en tous cas, subordonner les actions des belligérants au bon plaisir des neutres, et donner à ceux-ci un pouvoir qui les fait sortir de leur devoir d'abstention, en les érigeant arbitres de la guerre.

La France considéra que certains actes, seuls, transformaient ses eaux en base navale ; que certaines fournitures ou certains services, seuls, étaient hostiles ; et qu'il ne lui appartenait pas, pour le reste, de le refuser à la flotte russe en route pour l'Extrême-Orient, parce qu'elle n'estimait pas que les secours reçus puissent avoir un rapport direct avec la guerre. Dans notre doctrine, pour juger si les eaux françaises étaient transformées en base navale de la 2e escadre du Pacifique, nous n'avions pas à considérer les intentions de Rojestvensky, mais les actes de Rojestvensky. Ses intentions finales, aux yeux d'un neutre, ne pouvaient en rien modifier la valeur ou la portée de ces actes.

D'ailleurs, la limitation actuelle des eaux territoriales fit, qu'en beaucoup de ses relâches, l'amiral russe mouilla sa flotte en dehors de notre territoire maritime. A Dakar, l'escadre stationna à une grande distance de terre, ainsi qu'au cap Lopez, dans notre colonie du Congo, et à Djibouti, où passèrent successivement les divisions de Felkersham, Enquist, Scheine, Nebogatoff et des bâtiments isolés. A Sainte-Marie de Madagascar, le détachement conduit par Rojestvensky mouilla, soit au milieu du canal

large de 10 milles, soit à l'entrée de la rivière Tang-Tang, toujours en dehors de notre juridiction (1). Quant à la baie de Passandeva où s'effectua la jonction des divisions de Rojestvensky, Felkersham, Enquist et Scheine, c'est une baie possédant une ouverture de plus de six milles, et laissant, entre les deux promontoires qui la ferment, un large espace de mer libre, où la flotte russe établit son mouillage. Au dire de tous les auteurs, à l'exception des Japonais (2), les relations qui existèrent entre Helleville, la localité principale de Nossi-Bé, et les divisions russes mouillées en baie de Passandeva, se bornèrent uniquement à l'embarquement de vivres, principalement de bœufs.

Étant donnée la situation occupée par la flotte de l'amiral Rojestvensky, nous n'avions aucun droit de nous opposer à ce qu'elle appareillât fréquemment, ainsi qu'elle le fit, soit pour des tirs, soit pour des exercices (3), puisque sa base navale, pour être à proximité de nos côtes, n'en était pas moins en dehors de notre juridiction. Quelques navires, usant du droit que leur reconnaissait notre déclaration, vinrent à Diégo et à Majunga, mais il est certainement inexact, ainsi qu'on le prétendit au Japon, qu'un bâtiment se soit fait réparer à Majunga, dans un chantier de l'État, pour la raison que le gouvernement français n'y possède pas d'établissement de ce genre.

Ce ne fut guère qu'à Cam-Rhang et à Van-Phong, sur les côtes Indo-Chinoises, que l'escadre russe utilisa nos eaux territoriales. Mais il faut reconnaître qu'ils y adoptèrent la même ligne de conduite qu'à Madagascar, où ils

(1) Séménoff, *Sur le Chemin du Sacrifice*, p. 160.

(2) Suyematsu, *Le Matin*, 16 mai 1905 ; Nagaoka, R. G. D. I., 1905, p. 626.

(3) Séménoff, *Sur le Chemin du Sacrifice*, p. 91.

étaient en dehors de nos eaux; si bien que ces divers points des côtes Indo-Chinoises devinrent une base navale russe et que nous les en priâmes d'en partir. Si l'escadre russe fut contrainte d'appareiller des différents mouillages qu'elle occupa sur la côte d'Annam, ce n'est pas parce que la France lui dénia le droit à un asile prolongé, ou même indéfini, et qu'elle abandonna sa doctrine traditionnelle, ce n'est point non plus parce qu'elle se rallia à l'opinion que cette escadre constituait une expédition hostile, mais bien, parce que les Russes, contre son gré, transformèrent Cam-Rhang en base navale.

Du récit de Séménoff, la violation de la neutralité française ressort avec évidence. A l'arrivée de l'escadre, le 13 avril 1905, à 7 heures du matin, les torpilleurs russes draguèrent le mouillage, pendant que les croiseurs établissaient au large un service de garde s'étendant jusqu'à l'entrée même de la baie. Si bien que, le 21 avril, le gouvernement français, ayant eu connaissance de ces faits, fit prier le commandant en chef de vouloir bien appareiller dans les 24 heures, et l'amiral de Jonquières prit sous sa responsabilité de tolérer la présence des bâtiments auxiliaires dans nos eaux, jusqu'à ce que des instructions nouvelles, reçues le 26 avril, lui aient fait savoir de requérir aussi leur départ.

Nous appliquions à l'escadre russe la prescription de notre déclaration de neutralité dont nous avions déjà fait usage le 12 mars 1905, vis à vis du croiseur auxiliaire japonais *Yawata*, lorsque la chaloupe des douanes le *Choren* pria ce bâtiment de quitter la baie d'Hon Cohé où il effectuait des sondages (1).

(1) Courrier d'Haiphong, *Moniteur de la flotte*, du 12 avril 1905.

Le 26 avril, l'escadre de Rojestvensky venant de Cam Rhang mouilla à notre insu à Van-Phong, et aussitôt que cette nouvelle fut connue, le *Guichen* fut dépêché pour la prier de quitter notre territoire (3 mai) ; puis sur un nouveau retour des forces russes, le *Guichen*, à la date du 9 mai, les chassa de nouveau.

Ce fut le 10 mai seulement, et au large, qu'eut lieu la jonction de Rojestvensky et de Nébogatoff. Le 11, toute l'armée navale revint en se dissimulant dans la baie de de Van-Phong où Rojestvensky stationna 12 heures, quant à Nébogatoff, il en appareilla le 14 au matin, à l'instant où le *Guichen* se dirigeait vers lui pour le prier de partir (1).

C'est pendant leur séjour à Cam Rhang que les bâtiments russes appareillèrent à plusieurs reprises de cette baie pour effectuer la visite de bâtiments neutres, tels que le vapeur allemand *Brunehilde*, arrêté à la hauteur du cap Padaran et divers bâtiments chinois.

Nul reproche ne peut être fait en ces circonstances au gouvernement français qui exerça son autorité avec toute la diligence voulue. Il empêcha nos eaux de servir de base navale ; et les diverses jonctions des fragments de la flotte russe n'eurent jamais lieu dans nos ports.

Par le fait que l'escadre russe stationna à Madagascar dans les eaux libres, et qu'en Indo-Chine, si elle séjourna sur nos rades, ce fut contre notre gré, les reproches que certains publicistes japonais adressèrent au gouvernement français, tombent d'eux-mêmes. Par suite des circonstances, nous n'avons, en aucun cas, accordé aux navires russes le droit à un séjour indéfini qui eut pu les aider à effectuer

(1) Séménoff, *Sur le Chemin du Sacrifice*.

leur jonction. Toutefois, l'on peut affirmer que dans un conflit futur, un belligérant eut pu trouver, grâce à notre extrême libéralité en matière d'asile, le moyen d'assurer la concentration de ses forces sous notre protection, c'est-à-dire dans un lieu où elles eussent été à l'abri de toute attaque, si la Convention de La Haye de 1907 n'était venue poser en principe la limitation obligatoire de la durée de l'asile.

Si la réglementation anglaise du séjour limité à 24 heures est d'une sévérité notoirement exagérée, elle a du moins le mérite de ne créer pour le neutre aucune responsabilité en cas de jonction des forces belligérantes. La fixation de la durée du séjour à un nombre de jours proportionnel à celui des jours passés en mer, depuis la dernière relâche, aurait ce même avantage, et celui de ne pas imposer au belligérant des obligations draconiennes. Ainsi, d'ailleurs, que le fait la déclaration anglaise, semblable limitation ne serait pas applicable aux navires en avarie, pour lesquels, non seulement la durée du séjour serait prolongée, mais qui en outre auraient le droit de demander à être aidés pour leur mise en état.

Malgré la longue tradition qui autorise les neutres à effectuer certaines réparations à bord des navires belligérants, le Japon protesta à diverses reprises contre la conduite des neutres qui aidèrent à la mise en état de bâtiments russes.

Cependant, toutes les déclarations de neutralité sans exception, autorisaient l'exécution de réparations à bord des navires belligérants ; tous les jurisconsultes, les plus humanitaires comme les plus stricts, ont rangé cette assistance au nombre des devoirs de la neutralité. Mais malgré ce que peuvent dire, en faveur de cette coutume

séculaire, Galiani (1), Hautefeuille (2), Wheaton (3), Hall (4), Kleen (5) ou Holland (6), les neutres deviennent de moins en moins généreux en cette matière. Ils se sont enfin aperçus qu'en accordant des facilités trop grandes aux croiseurs, ils allaient directement contre les intérêts de leur commerce, et qu'ils forgeaient eux mêmes les armes que l'on utiliserait contre eux. Dès lors, l'humanité a consisté pour eux à interner, jusqu'à la fin de la guerre, les équipages des croiseurs en danger de couler.

Les principes français ont très nettement posé qu'il n'était pas du « devoir » d'un neutre d'arrêter ainsi les opération des belligérants, que ceux-ci pouvaient demander l'exécution des travaux les mettant à même de continuer leur route, mais nón de ceux qui remettraient en état leur matériel militaire. Seule avec la Grêce, elle appliqua vraiment sa déclaration de neutralité, en autorisant dans ses ports la réparation des navires russes avariés. D'autres nations, tel le Danemark, après avoir publié qu'elles autoriseraient cette sorte de secours, la refusèrent lorsque le moment fut venu de l'accorder. Le *Prosorliviy*, contre torpilleur de la 2e escadre russe, en route vers l'Extrême-Orient, ne reçut pas l'autorisation de se servir du matériel du port de Frederickshaven, où il était entré le 23 novembre 1904, pour réparer une avarie d'hélice, et

(1) Galiani, *De doveri de principi neutrali*, p. 448.
(2) Hautefeuille, *op. cit.*, titre VI, chap. II.
(3) Wheaton, *Éléments de droit international*, t. II, 4e part. chap. III, § 14.
(4) Hall, *International Law*, pp. 620 et suiv.
(5) Kleen, *op. cit.*, t. I, p. 529.
(6) Holland, R. D. I., 1905, p. 364.

il dut faire procéder à cette réparation par une compagnie de sauvetage (1).

Par contre, la France ne crut pas déroger à ses devoirs en réparant à Alger le *Buiny* dont les tôles de l'avant étaient défoncées, en mettant en état les hélices du *Revzy* et celles du *Prosorliviy*, si mal traité en Danemark, ou en recevant dans l'arsenal de Brest le *Prositelny*, dont le gouvernail était faussé et le bordé défoncé par le choc d'une ancre. Pour deux de ces navires, les réparations durèrent même deux mois (2).

La Grèce tint la même conduite au Pirée, vis à vis du *Gromsky* et du *Bravy*. En adoptant cette ligne de conduite, ces deux nations montrèrent clairement qu'elles jugeaient inadmissible la théorie nouvelle distinguant en « expéditions hostiles » et en « expéditions non hostiles » les entreprises dirigées par les belligérants.

Mais les réparations qu'elles accordèrent en ces circonstances furent peu importantes, et portèrent uniquement sur la coque ou sur l'appareil moteur du navire avarié ; aucune d'elles ne portèrent sur les appareils militaires, de plus, tous les bâtiments qui les avaient subies n'ayant point combattu, se trouvaient hors d'usage par simple fortune de mer.

Lorsque la France eut à réparer des navires avariés à la suite d'un combat, elle se montra plus rigoureuse. A la suite de la bataille livrée le 10 août 1904, le croiseur russe *Diana* vint se réfugier à Saïgon ; la lutte qu'il venait de soutenir lui avait occasionné de nombreuses avaries dont

(1) *Moniteur de la flotte*, du 26 nov. 1904.

(2) *Moniteur de la flotte*, des 20 mars, 6 décembre, 20 décembre, 19 novembre 1904 et 13 février 1905.

une seule était grave, et qui consistait en une déchirure longue de 5 m. 50 et haute de 2 mètres, située au-dessous de la flottaison (1). Cette avarie, sans empêcher le croiseur de naviguer, puisqu'il put néanmoins parcourir plus de 1.500 milles, constituait pour lui, à raison du fléchissement de cloisons étanches, un danger imminent de perte totale.

Après entente entre notre Gouvernement et celui de la Russie, la *Diana* reçut l'ordre de désarmer. Il ne semble pas cependant que les avaries de ce croiseur aient été de celles dont un neutre ait le droit de refuser la réparation. Si le commandant russe n'avait pas reçu des instructions précises, son devoir eut été de refuser le désarmement, au cas où nous le lui aurions proposé, et de quitter aussitôt Saïgon. Il est peu probable qu'alors nous ne nous fussions pas décidés par humanité à remettre en état un navire dont l'équipage était en danger de mort.

Mais tel ne serait pas le cas d'un navire mis, par suite d'un combat, hors d'état de continuer sa route, et atteint de nombreuses avaries.

Lorsque, par exemple, le *Césaréwitch* vint, à la suite de la bataille du 10 août, demander à Kiao-Tcheou asile à l'Allemagne, il se trouvait incapable d'entreprendre une longue traversée : ses cheminées étaient en partie arrachées, son appareil à gouverner et son gouvernail lui-même étaient hors d'usage, l'avant portait deux grandes brèches, et au centre, au-dessous de la flottaison, le cuirassé avait deux autres brèches, longues d'un mètre et de deux mètres.

Le fait de remettre en état le *Césaréwitch* impliquait le

(1) Sémenoff, *L'Escadre de Port-Arthur*, p. 355.

remplacement de tant de pièces, que c'était en bien des parties procéder à une véritable reconstruction. L'Allemagne ne possédait pas immédiatement sur place le matériel nécessaire pour effectuer les travaux urgents, aussi, sa conduite, en procédant au désarmement du cuirassé russe, est-elle parfaitement logique.

CHAPITRE XVI

LES FOURNITURES DE CONTREBANDE RELATIVE AUX NAVIRES DE GUERRE BELLIGÉRANTS EN EAUX NEUTRES.

La doctrine française interdit, en eaux neutres, la fourniture aux belligérants, de matériel de guerre, c'est-à-dire d'objets de contrebande absolue; elle autorise, par contre, nos commerçants à leur livrer des objets de contrebande relative, vivres, combustibles, vêtements, matériel pour la réparation du navire, et seul l'état s'interdit à lui-même de venir en aide aux navires de guerre adverses en subvenant directement à leurs besoins, sauf dans le cas d'avarie, et pour la remise en état du bâtiment.

Désormais, en vertu de la déclaration de Londres du 26 février 1909, les vivres, les vêtements, le charbon, le matériel de réparation des navires, lorsqu'ils sont à destination d'une flotte ennemie, sont saisissables. Il semble-

rait illogique que l'état, ayant approuvé ce traité, autorisât les navires belligérants à se fournir directement chez lui de ces denrées. A part le matériel sanitaire, la conférence de Londres a tout interdit à destination des flottes adverses ; celles-ci n'auraient donc droit d'embarquer en ports neutres que des produits pharmaceutiques.

Cependant, la déclaration du 26 février 1909 a laissé intacts les principes que nous émettions en 1904, et n'a créé aux neutres aucun devoir nouveau à ce sujet. Du principe que les états n'ont pas à surveiller la contrebande faite par leurs sujets, et que cette surveillance est confiée aux belligérants, on peut conclure que l'état neutre n'a pas, en vertu des textes nouveaux, à interdire chez lui la fourniture des objets de contrebande. Puisque l'expédition des objets prohibés est considérée comme une aventure commerciale, le fait que cette aventure soit sans aucuns risques n'oblige pas l'état neutre à une intervention. Une puissance amie ne doit, chez elle, empêcher qu'une seule chose : la prise de son territoire comme base navale.

La doctrine anglaise, telle qu'elle a été précisée en 1904, prétend que la fourniture du charbon, c'est-à-dire d'une partie seulement des denrées de contrebande relative, constitue, dans certains cas, un secours qu'il est interdit d'accorder aux navires belligérants. Ce qui signifie que le port qui, dans certaines circonstances de la guerre, fournit de combustible un bâtiment de combat, peut être transformé de ce fait en base navale.

Jusqu'en 1862, l'Angleterre avait considéré que ses commerçants pouvaient approvisionner les belligérants admis dans ses ports, de tous les objets constituant actuellement la contrebande relative, sans que la fourniture fut soumise à une limitation quelconque. Lors-

qu'éclata la guerre de Sécession aux États-Unis, le croiseur confédéré *Sumter* put, par exemple, embarquer, 6 jours durant à la Trinidad, tout le charbon qu'il jugeait nécessaire à sa croisière. Quant au *Nashville*, il avait charbonné à Southampton ainsi qu'aux Bermudes, où il revint à deux reprises, en peu de temps (1). Les ports coloniaux anglais situés à proximité des côtes fédérales devinrent ainsi des lieux habituels de charbonnage pour les navires confédérés.

Le gouvernement de Washington protesta contre la conduite de l'Angleterre qui, soit par ce moyen, soit par d'autres, soutenait d'une façon déguisée les séparatistes, et celle-ci, cédant à la pression, se décida à modifier sa conduite. Le règlement du 31 janvier 1862 opéra une scission entre les objets de contrebande relative. Les vivres furent fournis sans limitation, le matériel nécessaire aux opérations resta comme auparavant soumis à l'obligation de ne pas comprendre de matériel de guerre, quant au combustible, lorsqu'il consistait en charbon, il fut traité d'une façon anormale.

Un même navire de guerre ne pouvait demander du charbon dans les ports britanniques que tous les trois mois.

La quantité de ce combustible donnée, devait être limitée à celle qui était nécessaire pour gagner le port national le plus proche, ou une destination neutre plus rapprochée.

Maintenant que le charbon n'est plus le seul combustible employé par les marines de guerre, et que certains navires, les sous-marins et certains contre-torpilleurs, se servent du mazout pour fournir la force motrice, consi-

(1) Gaborit, *op. cit.*, p. 269.

dérer le charbon comme le seul combustible dont la fourniture puisse être limitée, serait illogique, et, dans un prochain conflit, l'Angleterre serait contrainte par la Convention de La Haye, de modifier sa déclaration en remplaçant le mot « charbon » par celui de « combustible ». La marine britannique serait, pour ce produit également, beaucoup moins désavantagée que beaucoup d'autres, puisqu'elle pourrait être, en cas de guerre, abondamment pourvue de mazout par les gisements que l'on vient de commencer d'exploiter en Birmanie.

Ce qui est anormal, c'est de voir que le charbon ait été en 1904 l'objet de dispositions spéciales, et ce, à l'exclusion des autres combustibles. Et l'on pourrait également s'étonner de ce qu'aucune mesure spéciale n'ait été prise au sujet de la fourniture des vivres, lesquels ne sont pas moins indispensables aux navires de guerre que le charbon. Un auteur japonais, M. Nagaoka, poussait la logique jusqu'à demander leur interdiction.

Cependant, l'Angleterre ne se borna pas seulement à reproduire, le 10 février 1904, les dispositions du règlement de 1862, elle accentua, au fur et à mesure des événements, la différence qu'elle prétendait exister entre le charbon et les autres objets de contrebande relative.

La réglementation de 1862, sur laquelle reposaient les prescriptions nouvelles de 1904, était loin cependant d'être à l'abri de toute critique.

La disposition qui interdit de fournir du charbon dans un port anglais avant qu'un délai de 3 mois se soit écoulé, ne correspond plus aux nécessités de la navigation moderne. En 1862, les navires de guerre faisaient route la moitié du temps sous voiles, tous feux éteints : en 1904, un croiseur aurait fait le tour du monde, dans ce délai et il n'en exis-

tait pas un seul qui eût assez de charbon pour cela. De plus, ainsi que le dit M. de Lapradelle « la règle des trois mois est boiteuse ; on comprend la défense, au même navire, de revenir, avant trois mois, charbonner au même port ; mais si, dans ce délai, tous les ports de la nation doivent lui refuser du charbon sous peine de convertir les eaux neutres en base d'opérations, *a fortiori* tous les navires de la même nation doivent-ils, dans les trois mois s'abstenir de reparaître dans ce même port, sous peine de le convertir en base d'hostilités ; d'où cette conséquence, qu'ils ne peuvent pas faire en masse, simultanément, ce qu'il ne pourraient faire un à un qu'à trois mois de distance... Logiquement pressée, la règle actuelle nous amène à cette double conséquence : 1° que le même port ne peut avant trois mois fournir de charbon à aucun autre navire de guerre de la même nation ; 2° que la fourniture, qui ne peut pas être successive à plusieurs unités, peut encore moins être simultanée. (1) »

Cette réglementation est d'autant plus sévère que la deuxième règle de 1862 limite l'embarquement du charbon à la quantité nécessaire pour gagner le port national le plus proche, où une destination neutre plus rapprochée. Cette règle était destinée elle aussi à des difficultés pratiques d'application. Interprétée à la lettre, elle aboutissait, au cas où le navire belligérant se trouvait loin de ses ports, à autoriser l'embarquement illimité du combustible, au cas où au contraire il se trouvait près de chez lui, il n'obtenait qu'une quantité ridicule.

Mais son plus grave défaut était de mettre le neutre à même de contrôler les actes des belligérants, et de s'in-

(1) De Lapradelle, R. G. D, I., 1904, p. 559. La règle des 3 mois a été adoptée à La Haye en 1907.

gérer dans leurs opérations en leur fixant la route. Fournir du charbon pour le port national le plus proche, aboutit, en certains cas, à contraindre un navire de guerre à rentrer chez lui. La tendance à l'immixtion dans la guerre fut clairement manifestée par la déclaration de neutralité Egyptienne du 10 février 1904, rédigée par les Anglais au service du Khédive. Comme le belligérant aurait pu faire une fausse déclaration sur la route qu'il comptait prendre, le manifeste égyptien prescrivait de demander au commandant du navire sa parole de suivre la route la plus directe, vers le port qu'il indiquait comme destination. Le *Dmitri Donskoï* qui, dans le courant de février 1904, avait charbonné à Port-Saïd, où il avait prétendu se diriger sur Cadix, entreprit une croisière en Méditerranée, au cours de laquelle il visita deux navires anglais. Le commandant se vit accuser de violation de parole, et M. Balfour annonça, le 29 juillet 1904, aux Communes, l'intention de refuser tout subside de charbon, en port anglais, aux navires commandés par cet officier, et au *Donskoï* quel que fut son commandant (1).

S'il appartient au neutre de régler comme il l'entend la fourniture du charbon, il appartient au belligérant d'user de ce charbon comme il est utile à son intérêt. En tout état de cause, le premier devoir d'un commandant est de ne pas indiquer les mouvements qu'il va entreprendre, ainsi que d'exercer à chaque instant la plus active surveillance sur les navires qu'il rencontre. L'Egypte, pour avoir reçu un navire de guerre dans ses eaux, ne pouvait prétendre enlever ce navire, pendant un délai imposé par elle, à l'autorité de ses chefs, et l'empêcher d'accomplir les

(1) Lawrence, *op. cit.*, p. 116.

ordres reçus. Le commandant russe ne respecta pas les dispositions prises par le khédive, parce qu'elles constituaient une ingérence dans la guerre, dans le but de protéger le commerce illicite. Cette déclaration égyptienne était la conséquence logique des principes que l'Angleterre avait posés en 1862. Or, à cette date, l'intention de l'Angleterre était d'empêcher que ses eaux ne puissent servir de base navale. Entre le fait de s'opposer à ce que la mer territoriale neutre soit employée pour un usage belliqueux, et celui d'imposer aux navires belligérants une route et de prétendre les contraindre à ne se livrer à aucun acte de guerre, dès l'instant où ils ont touché un port neutre, il y a une grande différence.

La doctrine anglaise, à la tête de laquelle se trouvait M. Lawrence, appuyait, cependant, afin d'obtenir le renforcement des dispositions prises, et, le 12 août 1904, Sir Ch. Mansfied Clarke, Gouverneur de Malte, par une proclamation déjà citée, interdisait à une force navale ou à un navire de guerre isolé se rendant sur le théâtre des hostilités, ou effectuant la course contre le commerce neutre, « de charbonner soit directement du rivage, soit au moyen de charbonniers l'accompagnant. » Comme il est impossible de faire une distinction entre les opérations hostiles et non hostiles, et surtout de savoir où est « le théâtre des hostilités, » que celles-ci s'étendent partout où il y a un navire de guerre belligérant et des commerçants neutres, sujets à visite, l'on peut conclure logiquement que les dispositions du 12 août 1904 amèneraient l'Angleterre à interdire totalement la fourniture du charbon, et qu'elle se dispose dès maintenant à suivre jusqu'au bout le conseil que lui donnait M. Lawrence (1).

(1) Lawrence, *op. cit.*, pp. 129-132.

Cette doctrine, l'Angleterre n'eut d'ailleurs pas à l'appliquer, les escadres russes ayant évité toute relation avec les territoires anglais. Ce fut l'Espagne qui prétendit en faire usage, bien qu'elle n'en eût pas au préalable manifesté l'intention. Lorsque l'amiral Rojestvensky entra à Vigo, le 5 novembre 1904, il trouva les cinq transports allemands qui l'avaient précédé au port, gardés par la police : et l'*Anadyr* lui-même, bien qu'il battît pavillon de guerre avait été l'objet d'une mesure identique. On notifia au commandant en chef l'interdiction de faire du charbon dans les eaux espagnoles, interdiction qui fut d'ailleurs levée rapidement en face des protestations russes ; et lorsque le 1er décembre l'*Oleg* et l'*Isomoroud* touchèrent à la Corogne ils furent autorisés à charbonner (1).

Peu de jours auparavant, en touchant à Frederickshaven, l'*Isomoroud* avait reçu du Danemark l'interdiction de charbonner, et avait dû partir au large pour effectuer cette opération au moyen de transports (2).

Rien dans les théories juridiques ne laissait présager qu'il fut possible aux neutres de considérer la fourniture du charbon comme hostile. Lorsqu'en 1872, à Genève, à la suite d'un débat retentissant, l'incident soulevé par les États-Unis, au sujet de l'aide illégale donnée par la Grande-Bretagne à certains navires confédérés dont le plus célèbre est l'*Alabama*, eut été résolu par un arbitrage, aucune condamnation ne fut prononcée contre l'Angleterre pour le fait d'avoir fourni du charbon en quantité illimitée, aux corsaires confédérés.

(1) Sémenoff, *Sur le chemin du Sacrifice*, p. 91. *Moniteur de la flotte*, 6 nov. et 4 déc. 1904.

(2) *Moniteur de la flotte*, 4 déc. 1904.

Le traité de Washington avait auparavant posé les règles d'après lesquelles jugeraient les arbitres : « Un gouvernement neutre, disait l'article 6 § 2, est tenu de ne permettre à aucun des belligérants de faire de ses ports ou de ses eaux, la base de ses opérations maritimes contre l'autre, ni de s'en servir pour augmenter ou renouveler ses approvisionnements militaires, ses armes, ou faire recruter des hommes. »

Nul arbitre, mieux que Sir A. Cockburn, le délégué anglais, ne précisa plus clairement que la fourniture de charbon ne pouvait être considérée comme hostile; ce qui, selon lui était interdit, c'était de se servir d'un port ou d'une eau « comme lieu d'attente de l'ennemi, pour l'attaquer, puis revenir à nouveau s'approvisionner, et recommencer son attente, puis son attaque. »

Deux autres arbitres exprimaient une opinion semblable d'une façon moins nette : « Si, dit le comte Sclopis, une fourniture excessive de charbon s'accompagne d'autres circonstances qui montrent qu'on s'en est servi comme d'une véritable *res hostilis*, alors il y a une infraction à la deuxième règle de l'article 6 du traité. » — « La fourniture de charbon à un belligérant, dit M. Adams, le délégué américain, n'engage pas la responsabilité du neutre, quand cette fourniture est faite en réponse à une demande présentée de bonne foi, dans le seul but de satisfaire un besoin légitime, ouvertement indiqué ; d'autre part, la même fourniture entraîne une responsabilité, s'il apparaît en quelque manière que la concession a été faite soit tacitement, soit par entente, en vue d'aider ou d'achever un acte hostile (1). »

(1) De Lapradelle, R. G. D. I. P., 1904, p. 536.

Pour ces deux arbitres, la fourniture du charbon n'engage pas en général la responsabilité du neutre. mais tous deux considèrent que le neutre peut encourir une responsabilité suivant l'intention qu'il a en effectuant la fourniture, ou suivant celle du belligérant qui la reçoit. Nul critérium n'est plus dangereux, et M. Lawrence l'a fait remarquer autrefois : « Rien, dit-il, n'est plus difficile à prouver que les intentions. Elles doivent souvent être induites d'actes dont le caractère est ambigu (1) » ; elles tendent, ainsi que le fait remarquer M. Dupuis, à rendre le neutre responsable de faits qu'il ne pouvait prévenir, parce qu'il ne pouvait les prévoir. Le seul moyen d'éviter toute difficulté est de refuser les fournitures, quelles qu'elles soient, ou, si on en accorde, d'interdire seulement celles qui portent sur des objets immédiatement et exclusivement destinés à la guerre, ou sur les pièces détachées caractérisées de ces objets. Un neutre ne peut avoir aucun doute sur l'usage qu'en compte faire le destinataire ; mais pour toutes les autres fournitures, si on oblige les états, avant d'en autoriser la livraison, à interroger les intentions du belligérant, on fait encourir à ces états une responsabilité en cas d'erreur, on les oblige de s'immiscer dans la guerre, pour effectuer la surveillance.

M. Lawrence voudrait voir interdire la fourniture du charbon, à cause de l'importance grandissante que celui-ci joue dans les hostilités. Cet auteur s'assume en même temps la lourde tâche de démontrer qu'il n'y a pas incompatibilité entre le devoir du neutre d'interdire dans ses ports la livraison de combustible aux croiseurs belligérants, et le

(1) Lawrence, *Principles of international Law*, p. 548. Dupuis, *op. cit.*, p. 452.

droit que possèdent ses commerçants d'en approvisionner le pays ennemi, M. Lawrence prend dans ce but, comme point de départ, les besoins de la population civile de ce pays : « La suprême importance d'un article pour la guerre n'empêche pas moins la suprême importance pour la paix. La nécessité du charbon, pour l'une et pour l'autre, peut difficilement être exagérée, et, par conséquent, il est convenable que les neutres ne permettent pas aux vaisseaux belligérants d'en prendre dans leurs ports, tandis que les belligérants ne doivent pas tenter d'arrêter le commerce neutre qui se propose à cet égard de subvenir aux besoins de la population civile du pays de l'ennemi (1). »

Mais justement, le refus du charbon aux navires de guerre est inadmissible, d'abord, parce que ce produit est indispensable, ensuite, parce que l'état neutre n'a pas le devoir de chercher si « le commerce neutre se propose de subvenir aux besoins de la population civile du pays ennemi », et que cette charge incombe au belligérant.

Refuser le combustible aux croiseurs c'est aboutir à cette solution plus qu'équivoque ; un belligérant entrant, les soutes vides, dans un port, et contraint d'y désarmer à raison de la défense qu'il y a reçu de s'approvisionner, verra partir à ses côtés des navires chargés d'armes et de houille, et publiquement frétés à destination des ports de guerre ennemis.

Dire qu'un état n'est pas responsable des actes commis

(1) Lawrence, *op. cit.*, préface p. v-vi. A ce propos Daveluy dit, *op, cit.*, p. 224. « Il est possible que la diplomatie, qui se paie volontiers en monnaie de singe, se déclare satisfaite de pareilles subtilités ; le bon sens public ne saurait s'y tromper, et il en conclura que le droit international, ainsi compris, n'a d'autre but que de substituer l'air à la chanson ».

par ses commerçants, ne signifie pas qu'un état soit à l'abri de toute responsabilité, s'il s'oppose pratiquement à ce que les belligérants exercent sur ses sujets leur droit reconnu de police. En accordant, aux navires contrebandiers la protection de ses agents et de ses consuls, cet état hâte l'accomplissement d'un acte hostile. Mais s'il refusait au belligérant le combustible nécessaire pour s'opposer à la réalisation des opérations de contrebande, cet état renforcerait la protection donnée à ses sujets fautifs : il se trouverait le véritable complice d'actes hostiles, au cas où un croiseur réclamerait vainement du combustible à un port qui viendrait de laisser prendre la mer à des contrebandiers notoires.

Devant le manque absolu de justice des théories, ou de la pratique actuelle en matière de fourniture de charbon, la France était parfaitement fondée à tolérer que les russes en embarquassent dans ses eaux, au moyens de leurs convoyeurs. La solution qu'elle adoptait, pour être en opposition avec les intérêts du Japon, n'en étaient pas moins conforme au droit : « Ce n'est pas un principe de droit international, disaient MM. Smith and Sibley, que les fournitures demandées par un croiseur belligérant dans un port neutre, doivent être limitées à une quantité déterminée » (1).

D'ailleurs, le Japon protesta sans énergie contre notre conduite, jusqu'au moment de la chute de Port-Arthur, en janvier 1905.

Pour empêcher la jonction de la flotte de renfort et de celle bloquée dans la place, il pouvait être nécessaire à Togo d'aller au devant de Rojestvensky, et nos côtes

(1) Smith and Sibley, *op. cit*, p. 129.

Indo-Chinoises lui eussent alors servi. Notre règlement devint injuste, du jour où l'amiral japonais n'eut aucun avantage à tirer des prescriptions qu'il édictait.

En deux circonstances, cependant, le gouvernement français crut bon de restreindre la liberté absolue d'embarquement du combustible.

Avec la complicité, et sous le nom de commerçants, les Russes étaient parvenus à créer à Saïgon un dépôt naval de charbon, de même qu'ils en avaient établi un autre à Shang-Haï. Lorsque des transports de la marine de guerre russe vinrent à Saïgon, dans le but d'y prendre un chargement complet, ils ne furent autorisés à embarquer que la quantité nécessaire à leur consommation personnelle pour gagner Wladivostock.

Plusieurs mois auparavant, lors du passage de l'escadre à Dakar, notre gouvernement manifesta l'intention d'abandonner sa théorie, mais il ne persévéra pas dans cette voie nouvelle. Si nous en croyons Séménoff, les navires russes reçurent un délai de 24 heures pour effectuer les opérations du charbonnage, mais leur droit à l'asile restait néanmoins illimité. Cette réglementation n'en était pas une : craignant les difficultés qui pourraient leur être soulevées, à raison des règlements nouveaux de neutralité, les cuirassés de la première division russe, dont le plein des soutes était de 1.100 tonneaux, en embarquèrent 2.200, et furent prêts avant l'expiration du délai (1).

A raison de la Convention de la Haye de 1907, qui nous oblige à réglementer la fourniture du charbon, la seule limitation possible, et qui ne nous fasse pas nous immiscer dans la guerre, serait d'autoriser les belligérants à n'em-

(1) Séménoff, *Sur le chemin du Sacrifice*, pp. 114-117.

barquer que le plein normal de leurs soutes, sans surcharge.

Dès le temps de paix, chaque nation sait exactement la capacité des soutes de chacun des navires de guerre existants.

C'est seulement en donnant à ceux-ci une quantité fixe de combustible, connue à l'avance pour chacun d'eux, que pourra être supprimée l'enquête sur la destination du navire, et que tomberont toutes les difficultés soulevées par le principe de 1862.

CONCLUSION

La limitation des fournitures accordées aux belligérants a pour but, dit-on, « d'exaucer l'universel désir de voir restreindre l'aire de la guerre (1). »

Si légitime que soit l'aspiration des peuples neutres, rien n'a été fait par eux pour limiter le champ d'action du commerce qui vit de la guerre ; il en découle que cette doctrine ne circonscrit pas l'aire des hostilités dans les limites où un humanitarisme bien compris eut dû l'enfermer.

Seules les préoccupations commerciales ont guidé les petites nations du nord de l'Europe, dans l'adoption par elles des théories britanniques. Mais pour l'Angleterre la question de neutralité est d'autant plus importante que ses intérêts commerciaux et militaires sont étroitement liés ensemble. La marine marchande britannique n'a conquis la place prépondérante qu'elle occupe, que par l'action des forces militaires. Ces dernières, dans les siècles passés, ont agi, même en temps de paix contre les commerces rivaux, et ont, pour justifier leur conduite, mis successivement en avant deux théories juridiques : d'abord celle de la possession de la mer sur laquelle le roi d'Angleterre prétendait faire la loi, ensuite celle de l'exercice de droit de visite. Notre pavillon subit celui-ci, sous différents

(1) Lawrence, *op. cit.*, préface p. VI.

prétextes, jusqu'en 1841. Maintenant que, militairement et commercialement, l'Angleterre a obtenu une situation prépondérante, la seule doctrine juridique qui convienne à ses intérêts, est celle qui opérera la fixation des situations acquises. Les règles de neutralité tendent toutes, même en dépit de la justice, à opérer l'isolement des belligérants, afin que le cas échéant les ennemis de l'Angleterre se trouvent, avec des forces amoindries par la fraude des neutres, isolés en face de la force disproportionnée de leur adversaire. Par l'isolement des belligérants, l'Angleterre obtient la maîtrise de la majeure partie des mers, sans avoir tiré un coup de canon. Plus n'est besoin de la théorie de la possession des mers, elle se contente de l'usage.

Partie du principe éminemment juste que les Etats neutres ne doivent pas s'immiscer aux hostilités, l'Angleterre a poussé ce principe jusqu'à ses conséquences extrêmes. Elle ne pouvait qu'être disposée à voir restreindre l'aire de la guerre, car elle seule n'en pâtirait pas.

Toutes les nations ne pourront pas la suivre dans la voie qu'elle a adoptée, car toutes ne sont pas à même d'exercer par elles-mêmes sur le commerce neutre la surveillance indispensable. Au rigorisme que montreront les neutres, les belligérants répondront par une guerre plus âpre faite au commerce, afin d'empêcher celui-ci de s'enrichir par des opérations de contrebande. La conduite de la Russie en 1904 en a été un exemple.

Vu :
Le Doyen,
G. DE CAQUERAY.

Rennes, le 29 juin 1911,
Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur,
L. GÉRARD-VARET.

BIBLIOGRAPHIE

Ariga (Nagao). — *La Guerre Russo-Japonaise au point de vue continental et le Droit International* (1908).

Bouteiller. — « Avec la flotte russe ». *Revue de Paris*, 15 mars, 15 avril, 15 mai 1908.

Brassey (Lord). — *Naval Annual* (1905).

Caqueray (de). — *Le jugement des Prises Maritimes*, Thèse, Rennes 1910.

Calvo. — *Le droit international théorique et pratique*, tomes IV et V.

Clercq (de). — *Recueil des traités de la France.*

Courtis (des). — *De Port-Arthur à Tsoushima* (1906), A Challamel.

Correspondant (le). — 1901, 1904, 1905.

Daveluy (R.). — *La lutte pour l'empire de la mer* (1906), A. Challamel.

Darrieus (G.). — *La guerre navale. Stratégie et Tactique* (1910), A. Challamel.

Despagnet. — *Cours de droit international public*, (4e éd.), publiée par Ch. de Boeck, Paris, 1911.

Documents diplomatiques. — La Conférence de Londres. (Imprimerie Nationale, 1909.)

DUBOC. — *Le Droit de visite et la guerre de course.* (Berger-Levrault, 1902.)

DUPUIS. — *Le Droit de la Guerre Maritime, d'après la doctrine anglaise contemporaine et d'après les conférences de la Haye et de Londres,* (2 vol.), Pédone, 1899 et 1911.

GABORIT. — *Questions de neutralité maritime soulevées par la guerre Russo-Japonaise.* Thèse, Paris, 1906.

GOASCARADEC (DE). — *La notion de contrebande de Guerre,* thèse, Rennes, 1910.

HALL. — *International Law,* (4e éd.), Londres, 1896.

HAUTEFEUILLE. — *Droits et devoirs des puissances neutres en temps de guerre maritime.*

HERSEY. — *The international law and diplomacy of the Russo-Japanese war,* New York, 1906.

Histoire officielle de la guerre maritime Russo Japonaise, par l'État major japonais. *Revue Maritime,* à partir de mars 1910.

HOLLAND (T. E.) — *Letters to the Times, upon War and Neutrality.* Longman Green and Co, 1910.

Journal du Droit International Privé. — (Clunet) 1904-1905.

KLEEN. — *Lois et usages de la neutralité,* (2 vol.), Chevalier Maresq., 1900.

LAWRENCE (J. T.). — *War and Neutrality in the Far East,* Macmillan, 1904. — *International problems and Hague Conférences,* Londres, 1908.

LALOY. — *Les Mines sous-marines,* thèse, 1910.

LANESSAN (DE). — *Les enseignements de la guerre Russo-Japonaise,* Alcan, 1905.

Marine Rundschau. — (décembre 1906). — Troubles causés au commerce maritime des neutres par la guerre Russo-Japonaise.

Moniteur de la Flotte. — 1904-1905.

Naval and Military Record, 1907.

PÉRELS. — *Manuel de Droit Maritime International*, Guillaumin, 1884.

RAPPORT aux actionnaires de la *Nippon Yushen Kwaisha*, 2e semestre 1906.

RENAULT (Louis). — *Études sur la deuxième Conférence de la Paix, et sur la vie Politique dans les deux mondes*, (t. II et III, Alcan. — « L'œuvre de la Haye » *Annales des Sciences Politiques*, (15 juillet 1908).

R. D. I. — *Revue de Droit International et de législation comparée*, (1905 et 1906).

R. G. D. I. P. — *Revue Générale de Droit International Public*, (1897, 1904, 1905, 1906, 1907).

Revue Maritime. — 1906, 1910, 1911.

SCHOLTZ (Dr Frantz). — *Drhatloze Télégraphie und Neutralitat.*

SÉMÉNOFF (W.) — *L'Escadre de Port-Arthur.* — *Sur le chemin du sacrifice.* — *L'agonie d'un cuirassé.* (A Challamel).

SUETER. — *Évolution of submarine, submarine-mine and torpedo*, Londres, 1909.

SMITH and SIBLEY. — *International Law, during the Russo Japanese War.* (Fisher Unwin, 2e éd., 1907.)

TAKAHASHI. — *International law applied to the Russo Japanese War.* (Stevens and Sons, 1908).

UEBERALL. — An X, (1907).

VALIN. — *Commentaire de l'ordonnance du mois d'août 1681.*

WIEGNER. — *La contrebande de guerre et la pratique suivie par les etats.*

Yacht. — (1904).

TABLE DES CHAPITRES

PAGES

CHAPITRE I. — *Le commencement des hostilités et ses effets*..... 1

I. Les négociations et l'heure de l'ouverture des hostilités..... 1

II. Opinion des jurisconsultes relativement à l'ouverture des hostilités..... 6

III. Comment ont commencé en fait les hostilités..... 11

IV. Les jours de grâce..... 15

CHAPITRE II. — *Des flottes auxiliaires*..... 25

I. La flotte auxiliaire russe. L'incident du *Malacca*..... 25

II. La flotte auxiliaire japonaise, les embouteillages de Port-Arthur..... 39

III. Les navires hôpitaux..... 46

CHAPITRE III. *Les Mines sousmarines*..... 53

CHAPITRE IV. — *Le Caractère hostile*..... 67

I. Le territoire et les sujets ennemis..... 70

II. Les Navires ennemis..... 75

III. Les marchandises ennemies..... 84

CHAPITRE V. — *Le droit de visite*. — La visite des paquebots postaux et la saisie des correspondances. — L'incident du *Prinz Heinreich*..... 87

CHAPITRE VI. — *De la Contrebande de Guerre*..... 99

CHAPITRE VII. *L'Assistance hostile.* — Les Correspondants de Journaux et la Télégraphie sans fil. — Les cas du *Nigretia*, du *Quang-Nam* et de l'*Industrie*..... 117

CHAPITRE VIII. — *Du blocus*..... 129

I. Les théories japonaises relatives au blocus 129

II. Le blocus moderne des places de guerre..... 140

CHAPITRE IX. — *De la capture et de la destruction des prises*... 145

CHAPITRE X. — *Les Conseils de Prises*..... 163

CHAPITRE XI. — *La Neutralité* 179

CHAPITRE XII. — *L'inviolabilité du territoire et la situation internationale de la Corée et de la Chine*..... 191

I. Situation internationale de la Corée et l'incident de Tchémulpo..... 192

II. Situation internationale de la Chine et les incidents de Fusan 199

CHAPITRE XIII. — *L'abstention des nations neutres et les interdictions faites par elles à leurs sujets pour assurer le maintien de la neutralité*..... 204

CHAPITRE XIV. — *Du séjour dans les eaux neutres des navires de guerre belligérants*..... 217

CHAPITRE XV. — *La transformation des ports neutres à base navale.* 232

CHAPITRE XVI. — *Les fournitures de contrebande relative aux navires de guerre belligérants en eaux neutres*..... 247

Angers. — Imp. J. Siraudeau. — 11-2629